GUSTAF NERMAN, NORRLAND.

NORRLAND

NÅGRA ANTECKNINGAR DÄROM

UNDER EN RESA SOMMAREN 1896

SKILDRADE I BREF

TILL

NYA DAGLIGT ALLEHANDA

AF

GUSTAF NERMAN.

Pris: 1 krona 50 öre.

NORRLAND.

NÅGRA ANTECKNINGAR DÄROM

UNDER EN RESA SOMMAREN 1896

SKILDRADE I BREF

TILL

NYA DAGLIGT ALLEHANDA

AF

GUSTAF NERMAN.

STOCKHOLM.
ALB. BONNIERS BOKTRYCKERI 1897.

I.

Från Stockholm till Gefle.

I Sveriges häfder förekommer namnet Norrland första gången i Karlskrönikan, som berättar, att Engelbrekt uppmanade, 1443, den på Korsholms slott vid Vasa i Finland boende Erik Puke, att förena sig med honom mot Erik XIII, hvilket han äfven gjorde och med hjälp af helsingarna intog Faxeholms slott, som låg strax utanför det nuvarande Söderhamn. Helsingland, som vidtog norr om den stora skogstrakten Ödmorden, omfattade då äfven Medelpad och Ångermanland, eller så långt svenska inbyggare under hednatiden funnos. Vid Qvarken upphörde vid denna tid de svenska bosättningarna. Norr därom finnas nämligen inga grafhögar.

Helsingland hade sin egen, i första hälften af 1300-talet skrifna, lagbok, kallad Helsinglagen. Medelpad och Ångermanland omtalas såsom särskilda landskap först i början af 1400-talet.

De första orden i denna lag äro: »Med lag skall man land bygga», hvarmed menas bebo; och huru bygd bröts, därom stadgar Viderbobalkens femtonde flock följande:

»Nu vill man taga upp ny åker eller äng, göre det ej å annans mark utan hans medgifvande. Vill man på allmänning upptaga lämpligt ställe för gård, börje då bredvid den, som förr byggt; dock så att honom ingenting frånhändes. Tage så ock på lämpliga ställen skog, där bredvid, lika bred som åker och äng och två styltings raster lång.»

Styltings rast betyder egentligen krymplingsmil, eller ett stycke väg så långt, en vanlig människa i allmänhet skulle kunna gå utan att behöfva hvila, hvilket, såsom benämningen visar, naturligtvis antages vara mindre, än hvad eljes kallas rast. Då i nämnda flock därjämte finnes den förklaring, att rast skall vara så lång, som kunde medhinnas, om, vid vintersolståndet, man for hemifrån före solens uppgång, sedan det likväl hunnit dagas, i skogen högg ett lass stör och åter var hemma vid middagstiden, och man vidare betänker, att dagen i höga norden är vid vintersolståndet ganska kort och körandet med lass på obanade vägar i skogen ej kunde gå fort, helst om marken var betäckt med djup snö, så inser man lätt anledningen till den skämtsamma benämningen »styltings rast», och det obestämda däri behöfver icke göra något bekymmer, då man bör förstå, att bestämmelsen innefattas i det anförda stadgandet om

vägens längd, och icke i det åt denna gifna namnet. En rast var eljes lika med en skogsmil eller omkring en half mil lång. Antagandet, att med »styltings rast» menas den väglängd en man, på krycka eller styltor, skulle kunna gå på en dag, beror af ett missförstånd.

Helsinglands oblida natur, i jämförelse med det öfriga landets, medförde följaktligen en stor olikhet i lefnadssätt och samhällsförhållanden. Åkerbruk idkades väl lika långt, som svensk befolkning fanns, men med aftagande betydenhet vid sidan af boskapsskötsel, jakt och fiske. Den långa vintern gaf mera tid än i södra Sverige till husslöjd, såsom linneväfnad. Namnet »Nordanstigsväf» fortlefver än, och handelsresor voro äfven mycket omtyckta.

Emedan endast de större älfdalarna voro bebyggda, begagnades båtfart på älfvarna för samfärdseln med det inre landet, hvarför Viderbobalkens fjortonde flock stadgar, att hvarest »allmän led» finnes till och från hafvet, skall en tredjedel af vattnet, där det är som djupast, lämnas fritt. I afseende på den förnämsta landsvägen, som på något afstånd följer kusten, stadgar åter samma balks åttonde flock, att broar eller färjor skulle finnas öfver Ljusnan, Ljungan, Indals- och Ångermanälfvarna. Vägen och broarna behöfde dock icke hafva större bredd än fem alnar eller tre meter.

Öfver den ofvan nämnda Ödmorden ledde också en väg, på hvilken man af fruktan för

»stigmän» icke gärna färdades ensam, utan helst i flockar. På denna väg fanns en så kallad »själstuga», där man kunde hvila ut och samlas. Namnet fortlefver än i dag på en gård kallad Själstugan, som ligger omkring en mil sydost om Skogs kyrka.

Denna stuga omnämnes första gången, 1302, då den nitiske ärkebiskopen Nils Alleson förmådde, den 29 december, vid en visitation i Segersta, denna samt Söderala och Hanebo socknar att på vissa villkor därtill upplåta en skogstrakt, som uppgifves hafva gränsat i norr till Hamnåsen, i öster till hafvet, i väster till Jöpeå och i söder till Mordbäcken, som numera kallas Tönnebro å, hvarest än i dag ett hvilställe finnes.

För en annan sådan själstuga, belägen på Ragundaskogen, mellan Ångermanland och Jämtland, utfärdades, den 29 januari 1290, ett skyddsbref af ärkebiskopen Johannes.

I Norrlands odlingshistoria hafva de så kallade Birkarlarne intagit en framstående plats. När de först uppträdde, är okändt. De hade sitt stamhåll i Luleå och bildade ett eget samfund, som sysselsatte sig med fiske och köpenskap, den de utsträckte ända till Västerhafvet. Därjämte uppttogo de för Sveriges regenter skatt af lapparna. De bibehöllo sin ställning ända till inemot medeltidens slut, då förändrade kulturförhållanden efter hand gjorde deras verksamhet öfverflödig. Lapparna hade nämligen redan då börjat draga sig till landets inre och norra delar, då deras forna

betesmarker upptogos af en bofast befolkning, som förutom jakt och fiske äfven idkade åkerbruk och handel. De sista underrättelserna om Birkarlarne tala om deras öfvermod och utpressningar, hvarför Gustaf I, 1554, upphäfde deras företrädesrättigheter. Namnet Birkarlar försvinner därefter dock icke helt och hållet ur historien, men småningom dör namnet ut.

Norrland, som ett geografiskt begrepp betraktadt, säges börja norr om Dalälfven, som, enligt ett gammalt uttryck, utgör nordliga gränsen för kräftor, ekar och adelsmän.

Äfven om detta uttryck icke får tagas alldeles efter orden, torde med fog dock icke kunna bestridas, att ju icke de läckra skaldjuren börja blifva sällsynta norr därom, att eken i naturliga bestånd slutar strax norr om nämnda älf samt att i hela Norrland finnes endast ett säteri, Holm, vid Ångermanälfven.

Norrland har en ytvidd af 244,888 kv.-km. förutom 16,216 kv.-km. sjöytor, och när hela Sverige innehåller 411,199 kv.-km. land och 36,667 kv.-km. sjö, så upptager Norrland följaktligen 59,5 procent af Sveriges hela landvidd.

Folkmängden står dock icke i förhållande därefter. Medan den, 1895, var i hela landet 4,919,260, uppgick den i Norrland till endast 789,179, eller 11,9 procent af det hela.

Vid innevarande århundrades början, eller 1801, hade Sverige icke större folkmängd än 2,347,303 och Norrland endast 239,132. Huru

denna därstädes sedan dess har ökats, framgår af nedanstående tabell:

År.	Folkmängd.	Ökning.
1810	243,408	4,276
1820	263,138	19,730
1830	317,263	59,125
1840	345,287	28,019
1850	397,896	52,614
1860	464,561	66,655
1870	520,293	55,642
1880	628,742	108,449
1890	743,709	114,967
1895	789,179	45,470

Folkmängden i Norrland har under dessa 85 år således mer än tredubblats, närmast med anledning af de stora trävarubolagens verksamhet; men så finnas därstädes också 10,681,835 hektar skogsmark, hvarifrån 1894 till utlandet skeppades icke mindre än 4,612,434 kbm. trävaror eller omkring 987,670 standard. (1 standard = 165 eng. kbf. = 4,6718 kbm.). Finge man tänka sig denna virkesmängd lagd i en kubik, skulle denna få en 167 m. lång sida.

En del däraf, eller omkring 657,000 kbm., har dock skeppats från Gefle distrikt, som erhåller större delen af sina trävaror från Kopparbergs län, hvars skogsyta innehåller 2,009,387 hektar.

Landtbruket har äfven gått framåt ganska betydligt. Under åren 1841—1894 blefvo, bland

annat, icke mindre än 113,728 hektar vattendränkt mark, hufvudsakligast till frostländighetens förminskande, torrlagda, hvartill staten bidragit med icke mindre än 2,653,253 kr., hvaraf 2,209,647 såsom anslag och 443,606 såsom lån.

Hvad åter angår samfärdsmedlen, så hafva, för att icke tala om den till Luleå och Gellivara utsträckta järnvägen med dess bibanor, under nämnda år 5,776 km. allmänna vägar blifvit, med ett statsbidrag af 6,092,124 kronor, byggda eller förbättrade.

Till utveckling af Norrlands naturliga förvärfsgrenar har således redan ganska mycket blifvit gjordt, men oändligen mera återstår att göra. Allt kan emellertid icke åstadkommas på en gång, men sedan uppmärksamheten numera blifvit riktad på det stora landets framtid och det samma blifvit mera kändt än hittills, bör man vara förvissad därom, att det kommer att uppnå en stor utveckling, icke minst på det industriella området, och att den tidpunkt icke varder långt aflägsen, då folkmängden därstädes kan ökas till minst tre gånger större än den nuvarande.

*

Färden till Gefle skedde med den likanämnda ångbåten, som lämnade Stockholm den 3 juli kl. 7 e. m.

Hvar och en, som haft tillfälle att jämföra Sveriges ångbåtar med utlandets, har helt säkert

funnit, att ehuru de förra icke kunna, i afseende på storlek och lysande utstyrsel, jämföra sig med till exempel de atlantiska ångbåtarna, äro de svenska detta oaktadt särdeles väl inredda och, såsom sig bör, lämpade efter våra förhållanden, hvarigenom de blifvit hvad man kallar hemtrefliga, hvartill icke minst bidrager deras utmärkta befäl. Därifrån gör ångfartyget Gefle, som föres af kapten J. Ternström, icke något undantag.

Lika punktligt, som ett bantåg lämnar platformen, kastade ångbåten loss sina förtöjningar och gled makligt fram till Beckholmen, för att icke i hamnen framkalla allt för starka svallvågor, hvarefter full fart vidtog.

På väg till Gefle angöres det väl bebyggda och vackert belägna Öregrund med sina 1,000 invånare, hvilka till större delen äro skeppare och fiskare.

Man skulle icke kunna tro, att en tid funnits, då Stockholm för sin handel hyst farhåga för denna obetydliga stad, hvilket dock har varit förhållandet.

Detta fick Svante Sture höra, då han, nyårsdagen 1508, hade i S:t Gertruds gillestuga sammankallat Stockholms borgerskap för erhållande af hjälp i kriget mot Danmark.

Man började då nämligen tala om Öregrund som en ort, där »bärgning» fanns, men i Stockholm endast »tunga». Vidare yttrades: »Om ej råd kan finnas med detta Öregrund, då är (far) hvar köpman hädan af staden och seglar dit i

fastan vid första öppet vatten; här är allaredan en stor del af dem i staden, som dit akta (ämna) sig, och skicka sin köpenskap (handelsgods) förut till händer mot öppet vatten. Här i staden var ej detta år (menas 1507) mera än en skuta till Riga, och samma år voro tre skepp där från Öregrund.»

Längre fram på året skrifva borgmästare och råd: »om ej ändring göres med Öregrund, då är fruktande här må varda en öde stad, yttermera än här är. Våra unga borgare äro platt af staden med första före i vinter in mot Öregrund, Gefle och annorstädes i Norrlanden, där de kunna utsegla i första öppet vatten». Förhållandena hafva, som kändt är, sedan dess väsentligen ändrats.

Stadens hamn, som är ganska liten, kan, vid nordlig storm, icke utan fara angöras af åtminstone större fartyg. Ett förslag till afhjälpande af denna olägenhet uppgjordes visserligen af mig för åtskilliga år sedan, men i stället byggde man ett stadshotell för därvarande badgäster.

Utgående från Öregrund förbi fyrskeppet Grepen och seende på afstånd Örskärs, Björns och Eggegrunds fyrar, kommer man genom det södra af de två inloppen från hafvet till Gefle förbi Fredriksskans. Huru obetydlig denna än är, numera blott ett minne, har den dock, 1719, räddat Gefle från att dela samma öde, som då drabbade Öregrund, att nämligen af ryssarna blifva uppbrändt. I nämnda skans fanns, ända till 1861, en liten garnison. Den tillhör numera Gefle stad, som

för detta ruckel likväl 1892 fått till staten betala 20,000 kronor, hvilket var tämligen hårdhändt, alldenstund grunden, hvarpå skansen är byggd, tillhör staden, men icke staten.

*

Gefle har i forna tider varit, i likhet med de flesta svenska sjöstäderna, en fiskarhamn och bytesplats, som småningom utvecklats till stad, men såsom sådan omtalas den dock först 1413. Dess äldsta kända privilegier utfärdades af konung Kristoffer, och konung Kristian I stadfäste 1463 ett i Gefle 1442 utfärdadt dombref med rätt för borgarena att i Gafle å bygga fiskeverk på stadens ägor, dock så, att de skola låta »vaglid, tolf alnar midt i ån, stå öppen».

Stadens folkmängd, som 1800 var 3,650, uppgick 1860 till 10,905, men har sedan dess ökats i ett vida starkare förhållande, så att den nu, 1895, uppgår till 25,569.

Gefle har flere gånger härjats af eldsvådor, af hvilka den mest ödeläggande inträffade i juli 1869, då hela norra staden med öfver 500 gårdar ödelades. Den har sedan fullständigt reglerats enligt en storstads liknande plan, som jämte förstaden Strömsbro, vid Testeboån, har en yta af omkring 150 hektar. Gefle stads hela område är 4,617 hektar.

Vore denna lika tätt bebyggd som till exempel de centrala delarna af Norrmalm i Stockholm,

skulle folkmängden vara minst 75,000 i stället för nu endast en tredjedel däraf.

På de stora gårdstomterna ligga nämligen de i allmänhet endast två våningar höga och af trä uppförda husen tämligen långt från hvarandra. Icke så få undantag därifrån finnas dock med storartade, i en ädel stil uppförda byggnader, hvilka värdigt kunna täfla med de bättre i Stockholm.

De storartade och breda gatorna äro i allmänhet tämligen folktomma, en naturlig följd af en ringa folkmängd på en stor yta, och ännu äro de flesta gatorna belagda med kullersten och icke så få endast grusade.

Först sedan Gefle—Dala järnväg fullbordats 1859, hvarigenom Dalarnes dittills föga tillgodogjorda skogstillgångar erhöllo en utfartsväg till hafvet, började Gefle vinna den utveckling, som sedan dess alltjämt fortgått.

Denna järnväg, 92 km. lång, är den dyraste af alla i Sverige. Den har, 1893, nämligen kostat icke mindre än 123,950 kr. per km., medan kostnaden för statens icke uppgår till mer än 94,767 kr., men i ersättning därför har den en ganska betydande inkomst, uppgående till icke mindre än 18,349 kr. per km. mot 8,150 på statsbanorna. Den är utmärkt väl förvaltad, och ehuru, såsom den första större här i landet, från början mindre väl planlagd samt med starka stigningar uppgå *alla* utgifterna detta oaktadt till endast 51,6 procent af bruttoinkomsten, medan på statens järnvägar detta förhållande är 71,4 procent.

Då frågan om norra stambanan först kom på tal, tänkte sig något hvar riktningen för den samma öfver Gefle. Per Murén, Gefle—Dala järnvägs upphofsman, fruktade emellertid, att en sådan riktning skulle medföra skada för ej blott hans järnväg, utan äfven Gefle stad, och, varande en inflytelserik man, lyckades han öfvertyga norrländingarna, att en 39 km. lång omväg öfver Storvik skulle för dem blifva fördelaktigare än den raka vägen. Olägenheten af en sådan krokväg är dock numera afhjälpt, sedan Upsala—Gefle järnväg fullbordats 1874 och den mellan Gefle och Ockelbo 1884.

Utan tvifvel begick man ett stort misstag, då Gefle—Dala järnväg icke fortsattes, på sätt först tillämnadt var, till Mora eller åtminstone Rättvik, hvarigenom Gefle kunnat med därvarande stora skogsvidder knyta förbindelser, hvilka icke så lätt kunnat rubbas. Orsaken därtill ligger hos Gefle—Dala järnvägsbolag, som hellre tog stora utdelningar än tänkte på framtiden. Först 1892 kom en sådan järnväg emellertid till stånd, men då för sent, ty samma år fullbordades Mora—Venernsbanan. Denna brist på förutseende påminner mycket om den i Stockholm, hvarest man ännu icke gjort någonting för Bergslagsbanans fortsättning från Engelsberg till Vansbro, hvilken sak numera är af så mycket större vikt, sedan fråga uppstått att bygga en järnväg mellan Krylbo och Örebro.

De till Gefle ledande tre järnvägarna hafva en gemensam personbangård, hvars läge visserligen är centralt, men i öfrigt mycket illa valdt, enär en utvidgning däraf, som redan visat sig vara af behofvet påkallad, icke kan utan stora svårigheter åstadkommas. Uppenbart bör det nämligen vara, att om den blifvit lagd norr om Drottninggatan i stället för söder därom, så skulle utrymme ej hafva saknats för en förlängning däraf, och läget, detta oaktadt, blifvit lika centralt som det nu varande.

Bangården, sådan den nu är, har endast tre genomgående spår, hvilka sammanlöpa i en gemensam växel alldeles invid den öfver ån ledande, med endast ett spår försedda järnvägsbron. Då därtill kommer, att denna har, utan något verkligt behof, gjorts rörlig, så är det märkligt, att ingen järnvägsolycka därstädes har ägt rum. Bangårdens läge och anordningarna därvid äro icke af K. M:t fastställda, utan hafva tillkommit på något besynnerligt, för mig icke alldeles okändt sätt, som helst bör lämnas åt glömskan. Till afhjälpande af en del af de befintliga olägenheterna har man emellertid nu beslutit att bygga om bron från rörlig till fast, samt förse densamma med tre spår.

Bangården skulle behöfva fyra spår, men därför lägger den så kallade Holmkanalen, som har kostat och kommer årligen att i underhåll kosta mycket penningar, hinder i vägen. Hvad nytta denna kanal, som afskär icke så få gator, hvarest broar måst byggas, kan medföra, är högst tvifvel-

aktigt. Den kan äfven för hälsotillståndet medföra menliga följder.

Till det därstädes tämligen stillastående vattnet äro nämligen redan flere afloppsbrunnar ledda, och uppenbart är, i mån af därvarande stadsdelars bebyggande, att ytterligare flere komma att ditledas, då hela kanalen, vid hvilken stadens epidemisjukhus ligger, torde blifva en fullständig pesthärd. Bäst är att fylla densamma och i stället nedlägga en stor afloppstrumma, som bör hafva sitt utlopp i ån, men alldeles icke i hamnen. Skälet för en sådan anordning inses lätt af hvar och en, som med afloppstrummors anordnande är något förtrogen.

Ehuru vattenledningar icke numera, såsom förr, räknas till de ingeniörsarbeten, som anses vara märkliga, torde, detta oaktadt, om den i Gefle böra nämnas några ord.

Denna, föga mera än tjugu år gammal, anlades således på en tid, då, åtminstone här i landet, behörigt afseende på vattnets hygieniska beskaffenhet icke fästes, hvarför detta, ehuru för mat och dryck långt ifrån tjänligt, togs ur Gafleån.

Kändt är, snart sagdt sedan urminnes tid, att i de svenska rullstensåsarna framrinner mycket och klart vatten. De många därifrån kommande källorna bära därom vittnesbörd.

I Gefle finnes en sådan ås, Sätraåsen kallad, hvarför det vill synas hafva bort ligga nära till hands att därstädes söka, hvad som saknades i Gafleån, och detta med så mycket större skäl,

som man redan för femtio år tillbaka hade, på anvisning af den framstående danske geologen Forchhammer, på det sättet skaffat sig vatten i Köpenhamn.

I Gefle sökte man åter filtrera det dåliga vattnet, hvilket emellertid har misslyckats.

Nu först synes man därstädes fått reda på huru man har gått till väga i Köpenhamn och på ett liknande sätt i flere tyska städer. Det har med framgång tillämpats äfven på åtskilliga ställen här i landet, såsom Upsala, Örebro och Nyköping med flera.

Af borrningar och profpumpningar i Sätraåsen har emellertid framgått, att därstädes kan erhållas ett utmärkt godt och redan filtreradt vatten till sådan myckenhet, att minst 8,000 kbm. per dygn eller dubbelt mera, än hvad den därstädes tänkta folkmängden, 50,000, torde behöfva, kunna påräknas, hvarför anläggningskostnaden är beräknad till 300,000 kr. För att blifva underkunnig om hvad redan då var i nämnda hänseende i Upsala kändt sedan många år tillbaka vid därvarande cellfängelse, vände man sig emellertid icke dit, utan till — Göteborg, hvarest man helt nyligen byggt en i tekniskt hänseende utmärkt, men i hygieniskt hänseende mindre lyckad vattenledning.

Vid ett besök i den utmärkt vackra, men tämligen folktomma stadsparken, väster om staden utmed ån, finner man denna hafva ett sammanlagdt fall af 8,3 m., och att detta icke blifvit mera till-

godogjordt, än som skett, måste väcka förvåning. För åtskilliga år sedan hade Gefle stad, som äger fallet på sin sida, kunnat få för 37,000 kr. köpa den andra hälften på motsatta stranden. Af en missförstådd besparingsåsikt lät man detta goda tillfälle dock gå sig ur händerna. Sedan misstaget emellertid numera blifvit insedt, har man sett sig nödsakad att inköpa hälften däraf för ett högre belopp, än hvartill det hela en gång kunnat erhållas.

*

Gefle med sin blomstrande handel och industri, med sin stora utförsel af järn- och trävaror och införsel af spannmål, specerier och stenkol, gifver genast vid ankomsten dit intryck af att vara en liflig handelsstad. Många svårigheter hafva emellertid måst bekämpas och hinder öfvervinnas, innan staden kommit dit, där den nu är.

Beträffande sjöfarten i hela Norrland stadgades i 34:e flocken af Köpmålabalken i Magnus Erikssons stadslag, som skrefs under förra hälften af 1300-talet, följande: »Allo af Finland, utom Åbo byamän, af Nyland, Roden (Roslagen), Helsingland eller Gestrikland skola alls icke sin marknad med skepp drifva utom i Stockholm».

Hufvudstaden skulle således vara mellanhanden för all handel norr därom. Gefle, väl blifven stad, erhöll emellertid af Sten Sture d. ä. rätt att segla på utrikes ort. Detta framkallade emellertid

missnöje hos Stockholms borgerskap, hvarför han, behöfvande dess hjälp i de ständiga krigen mot Danmark, återkallade (1502) den Gefle stad beviljade rättigheten, som synes hafva varit utsträckt äfven till Öregrund och Östhammar samt Ulfsby (Björneborg) och Raumo i Finland, alldenstund de äro i förbudet uppräknade. Gefleboarna och de andra städerna måste därvid dock icke hafva fäst behörigt afseende, ty redan 1505 fann sig Svante Sture föranlåten att, vid förlust af »lif och gods» för dem, som bröto däremot, förnya förbudet.

Under många år famlade man sedan dess mellan tillstånd och förbud att idka sjöfart på utrikes ort, ända till dess 1636 års seglationsförordning utfärdades, då alla främmande nationer förbjödos att segla norr om Stockholm, likasom de norrländska städerna förbjödos att idka utrikes sjöfart. För Gefle gjordes emellertid ett undantag därifrån, dock med det betungande villkoret, att, vid så väl ut- som hemresan, anlöpa Stockholm, för att därstädes undergå visitation och betala tull.

Detta orimliga tvång mildrades visserligen något 1676, men först 1765 erhöllo, efter förnyade ständiga klagomål och trots motståndet från Stockholm, de norrländska städerna full seglationsfrihet på utlandet.

Två farleder finnas från hafvet till Gefle yttre redd. Den norra går förbi Bönan och den södra förbi Båkharen. Båda äro omkring 6 meter djupa vid lågvatten, men den senare särdeles krokig, hvarför långa fartyg företrädesvis välja den norra,

men längre, vägen. Yttre redden är 12 till 15 m. djup, men den inre, som vidtager innanför Fredriksskans, endast 4,5 m. och än mindre upp i ån.

Gefle har en betydande införsel från utlandet, därom vittnar tulluppbörden, som 1894 uppgick till 1,225,825 kr., i hvilket hänseende Gefle således är den sjette i ordningen af rikets sjöstäder. Samma år uppgingo hamnafgifterna till 175,877 kronor.

Från Gefle tulldistrikt utskeppades samma år 656,990 kbm. trävaror, 43,847 ton tackjärn, stångjärn plåt och stål samt 13,217 ton trämassa. Af trävarorna hafva dock omkring 270,000 kbm. skeppats från Skutskär och 70,000 från Harnäs, hvilka båda tillhöra Gefle distrikt.

Till Gefle ankommo och afgingo (1894) icke mindre än 3,678 fartyg med 976,287 reg.-ton, hvaraf 2,213 voro ångfartyg med 776,002 ton. Den öfvervägande delen af sjöfarten bedrifves således med ångfartyg, hvilka i regel göra en resa i månaden till och från England, medan segelfartygen merendels medhinna endast undantagsvis fyra, men i allmänhet blott tre. Frakten för en ton stenkol är vanligen 4 sh. och för en standard sågadt virke 1 £. Man finner häraf, att ångfartygen, ehuru mera kostsamma än segelfartyg, härigenom kunna täfla med de senare. Ångfartygen lasta merendels 500 à 600 standard, men de finnas, som kunna intaga ända till 700.

All trävarulastning af någon större omfattning måste af skäl, dem brist på utrymme förbjuder att här utveckla, verkställas från pråmar, men icke från kajer, äfven om djupet invid dem skulle medgifva detta. Pråmarna lastas åter vid kajen, hvarefter de bogseras till de på redden liggande fartygen, och enär dessa kunna mottaga 100 till 150 standard per dag, är det icke ovanligt att få se ända till tre pråmar på hvardera sidan om fartyget. Genom den brådska, som därvid gör sig gällande, blir lasten emellertid icke så sällan ej blott illa stufvad, utan äfven oaktsamt behandlad, hvarvid skepparna merendels fästa ringa eller intet afseende. »Time is money» heter det.

Hamnförhållandena i Gefle synas lämna åtskilligt öfrigt att önska. Enär de flesta fartygen äro för djupgående för att kunna intaga full last på inre redden, som är omkring 2,000 m. lång till Fredriksskans, måste de, sedan en del af lasten intagits, flytta utanför Fredriksskans och där fortsätta lastningen. Icke alla kunna emellertid ens där intaga full last, hvarför de måste gå ut ända till Gråberget, utanför Bönan, dit afståndet från Fredriksskans är omkring 8,000 m.

Ett sådant lastningssätt är uppenbarligen både tidsödande och kostsamt, hvarför flere förslag upprättats till afhjälpande af detta för Gefles sjöfart menliga förhållande. Här är icke platsen att redogöra för dem alla med deras fördelar och olägenheter. Det mest tilltalande af dem synes dock vara det, som afser att på en bankfyllning leda

järnvägsspår till Fredriksskans, hvarest upplagsplatser skulle beredas, att i sammanhang därmed bygga en vågbrytare på Hvarfvabådan samt gifva platsen dem emellan ett vattendjup af 6,5 m., till hvilket djup inloppet förbi Bönan då skulle uppmuddras. Det hela är beräknadt att kosta 1,400,000 kr., då upplagsplatserna likväl icke blifva större än 140,000 kv.-m. Man har äfven tänkt på att i stället anordna en uthamn på norra landet vid Engesbergsviken, strax innanför Bönan, och dit leda ett järnvägsspår. Något förslag därtill är dock ännu icke upprättadt.

Gefle stad har redan förlorat genom där rådande mindre fördelaktiga hamnförhållanden, och kommer att göra det än mera, ända till dess de blifva afhjälpta.

Korsnäs sågverksaktiebolag, som årligen skeppar omkring 141,000 kbm. trävaror, har nämligen flyttat sina brädgårdar från norra sidan om ån till Bomhusudden, där ett storartadt hyfleri förlagts och dit ett järnvägsspår är ledt från Gefle södra station. Vidare har Kopparbergs- och Hofors aktiebolag, som årligen skeppar omkring 138,000 kbm. trävaror, byggt egen järnväg från Ockelbo till Norrsund för att slippa gå öfver Gefle.

Under den allmänna täflan, som på världsmarknaden är rådande, synes det vara uppenbart, att sågverken skola söka nedbringa sina kostnader så långt möjligt är. Denna åtrå har mellan Gefle—Dala järnvägsbolag och Korsnäs sågverksbolag föranledt en meningsskiljaktighet beträffande järn-

vägsfrakten mellan Korsnäs och Gefle, hvilken af Korsnäsbolaget anses böra kunna nedsättas, hvarför detta, så vida icke rättelse därutinnan kan vinnas, är betänkt på att helt och hållet draga sin rörelse från Gefle—Dala järnväg. Detta skulle ske på så sätt, att sågtimret, som nu flottas öfver Runn till Korsnäs, skulle i stället fortsätta från Torsång Dalälfven utefter till Elfkarleö och därifrån på en flottled genom sjön Trösken till hafvet. Korsnäs bolag är, som kändt torde vara, Gefle—Dala järnvägs största kund, hvars önskningar således icke helt och hållet kunna lämnas utan afseende, hvarför en förmodan förefinnes att de båda mäktiga bolagen komma öfverens.

*

Vid Geflebukten ligger Skutskär, som, tillhörigt stora Kopparbergs bergslags aktiebolag, är Sveriges största sågverk, hvarifrån årligen skeppas omkring 270,000 kbm. trävaror.

Denna plats, som nu hyser omkring 2,000 invånare, var ännu 1868 så godt som öde, då Astrup och Sörensen, följande vår, började därvarande såganläggning jämte anläggning dit från Elfkarleö af en omkring 13,400 m. lång kanal för timmerflottning, hvars medellutning är 1 på 105, kostade 175,000 kr. och hvari årligen flottas omkring 2,000,000 sågtimmer.

Det började sin verksamhet på våren 1870, och 1872 öfvertogs det jämte inventarier, sågade

trävaror, timmer och skogar af H. R. Astrup ensam för 5,500,000 kr., hvarefter han samma år bildade Skutskärs trävaruaktiebolag. I juli 1874 nedbrann hela anläggningen, för hvilken utbetalades en brandskadeersättning af 1,250,000 kr., men på våren 1875 var allt åter uppbyggdt och verket i full gång. Det såldes 1886 till Stora Kopparbergs bergslags aktiebolag, som den 1 juli samma år tillträdde detsamma. Därstädes är vidare byggd en sulfatfabrik för tillverkning af kemisk pappersmassa, hvarför kostnaden uppgått till 700,000 kr.

Midt emot Skutskärs hamn ligger Harnäs' hamn med en 900 m. lång vågbrytare, som, till förekommande af att sjön ej må vid storm bryta allt för våldsamt in genom den 225 m. breda inseglingsrännan, behöfver i en vinkel fortsättas inåt till några där befintliga grund. Hamnen, hvarifrån Söderfors bruks aktiebolag årligen skeppar omkring 70,000 kbm. trävaror, äges af Upsala—Gefle järnväg, som därstädes har en station.

II.

Från Gefle till Söderhamn.

Resan från Gefle till Söderhamn skedde med det utmärkta ångfartyget Oscar II, som föres af en jovialisk man, kaptenen G. A. Back, som på skämt äfven kallas »Framåt». Efter endast några få timmars färd, sedan man lämnat Bönan, synes det 20 meter höga fyrtornet på Storjungfrun, som 1620 donerades sistnämnda stad »till mulbete». Något längre in till vänster skönjas de vid Ljusnans utlopp liggande stora sågverken, Ljusne och Ala, och vidare längre in sågverken Källskär, Sandarne, Lervik, Långrör, Åsbacka och Grundvik, alla på fasta landet, och på en halfö öster om farleden Utvik, Djupvik och Mariehill vid Stugsundet, som ligger omkring 3 km. utanför staden, dit endast kustångfartygen och mindre djupgående fartyg kunna gå, hvaremot de större, som lasta trävaror och ligga 6 m. djupt, måste ankra utanför nämnda sund, dit järnväg leder, söder om den

genom staden rinnande ån, från Kilafors på norra stambanan.

Söderhamn, ehuru gammal bytes- och fiskeplats, blef stad dock först 1620 för att blifva en samlingsplats för Helsinglands många vapensmeder, hvilka arbetade för kronans räkning, hvarefter, längre fram i tiden, därstädes anlades ett gevärsfaktori, som först 1813 flyttades till Eskilstuna. Då staden anlades erhöll den ett betydligt område, uppgående till icke mindre än 3,104 hektar land. Stapelstadsrätt, men tämligen begränsad, erhölls dock först 1765.

Ännu 1850 hade staden endast 1,757 invånare, men med en tilltagande sågverksrörelse ökades äfven folkmängden, så att den 1860 uppgick till 2,666, hvarefter den under årens lopp ökades och uppgick 1890 till 10,734, men sjönk 1895 till 10,347.

Staden, bränd af ryssarna 1721, har sedan dess flere gånger härjats af eldsvådor, af hvilka den senaste, som inträffade 1876, var den mest ödeläggande. Staden är emellertid nu åter väl bebyggd efter en ändamålsenlig stadsplan, som, om den skulle blifva fullständigt bebyggd, nog torde kunna rymma bortåt 80,000 invånare. Därför saknas emellertid förutsättningar, och någon synnerligt större utveckling utöfver den redan skedda torde knappast vara att förvänta, synnerligast som staden fått i Bollnäs en farlig medtäflare. Till afvärjande af den öfverhängande faran har staden emellertid verksamt bidragit till en järnväg från Bollnäs till Orsa i Dalarne.

Till följd af den omfattande sågverksrörelse, som bedrifves i och omkring staden, är sjöfartsrörelsen ganska liflig och uppgick 1894 till 1,934 ankomna och afgångna fartyg, med 612,958 reg.-ton, hvaraf på den utrikes sjöfarten kommo 365 segelfartyg med 130,828 ton och 201 ångfartyg med 158,156 ton. Dessutom besöktes Sandarne, som ligger på stadens område, af 762 ankomna och afgångna fartyg med 149,808 ton, hvaraf på den utrikes sjöfarten kommo 50 segelfartyg med 14,955 ton och 33 ångfartyg med 28,482 ton. Under samma år uppgick tulluppbörden i Söderhamn till 82,939 kr. och hamnafgifterna till 69,362 kr., medan de i Sandarne voro 4,382 kr.

Från Stugsund öfver Fladen och upp i ån, till järnvägsstationen, hållande i längd omkring 3,000 m., är vattendjupet endast 4 m., det man dock är sysselsatt med att fördjupa. Den därvid upptagna och i pråmar stjälpta muddern uppfordras därifrån medels ett särskildt verk till en lång trä-ränna, hvari den rinner och utsläppes på södra sidan om ån i en grund sjövik, för att därstädes bilda nya upplagsplatser för trävaror. Detta oaktadt anses utrymmet därstädes blifva för knappt, hvarför man önskar att, från den söder om ån ledda järnvägen, få en svängbro med spår ledd öfver ån till dess norra strand.

På det 46 m. höga så kallade Östra berget är byggdt af tegel i götisk stil ett ganska smakfullt utsiktstorn, till hvars altan man kommer på 125 trappsteg.

Staden, därifrån sedd, tager sig väl ut med sina planteringar, breda gator och smakfulla hus, och kastas blicken österut, ser man den 25 m. höga Faxholmen, på hvilken ligga fyra grofva kanoner, hvilka tagits från den midt för Sandarne liggande Prestholmen, hvarest de legat antagligen sedan ryssarnas besök 1721, men möjligen endast sedan 1741, då man af dem äfven väntade ett besök.

Det minst tilltalande i Söderhamn är den därvarande åns vämjeliga vatten, som antagligen blifvit sådant, då det rinner genom den gyttjiga bottnen på den numera till stor del torrlagda Alsjön, som ligger strax väster om staden. Godt vatten saknas, hvarför man är betänkt på att anlägga en vattenledning, som skulle erhålla sitt vatten ur en i närheten af Askesta, vid den af Ljusnan genomflutna sjön Marman, belägen grusås.

Till följd af stadens stora utsträckning och breda gator synas dessa vara särdeles folktomma, hvartill icke minst torde bidraga, att endast 6,000 personer bo i själfva staden, medan öfriga 4,000 finnas vid Stugsund och på sågverken.

På Ljusnan, med källor ända upp i Härjeådalen mot riksgränsen och ett vattenområde af 19,590 kv.-m., flottas årligen omkring 3 millioner sågtimmer, hvaraf 1895 erhöllos och skeppades till utlandet 83,167 standards sågade bräder och plank, 4,669 standards hyflade bräder, 6,604 k.-bfm. splittved, 928 standards bjälkar och sparrar och 4,848 standards grufstolpar. Dessutom skeppa-

des 1894 af järnvaror 5,982 ton och af trämassa 2,338 ton.

*

Medan norrländingarna icke själfva sågo, som man plägar säga, skogen för trädens skull, saknades icke i Göteborg framsynte män, hvilka med i Värmland vunnen erfarenhet insågo de norrländska skogarnas höga värde, hvarföre de längs Ljusnans, Ljungans, Indals- och Ångermanälfvarnas dalgångar förvärfvade dels eganderätten till, dels ock afverkningsrätten på, under 50 års tid, högst betydliga skogsvidder, hvarifrån timmer, sedan älfvarna blifvit flottbargjorda, kunde utdrifvas och framflottas.

Bland dem, som sålunda uppträdde, kan i första hand framhållas handelshuset James Dickson & C:o, men äfven Kjellberg & Söner, Hegardt & C:o m. fl., alla i Göteborg.

Anläggningarna vid Sandarne och Askesta voro de första följderna af denna verksamhet, som redan 1852 tog sin början genom skogsköp längs Ljusnan, och i sammanhang därmed vidtogos förberedande åtgärder till anläggande af ett sågverk vid Askesta och en lastplats vid Sandarne, som då var en fullkomligt öde trakt på Söderhamns stads område, hvarefter mellan förstnämnda två ställen byggdes en bredspårig, 11 km. lång järnväg, hvilket allt uttänktes och planlades af en då knappast 30-årig man, Oscar Dickson.

Alldenstund hela denna anläggning är i allo mönstergill, och har tjänat till föredöme för många andra dylika, torde densamma förtjäna en kort beskrifning, och denna så mycket hellre, som därmed lämnas en redogörelse för grunddragen hos Norrlands alla sågverk och brädgårdar.

Enär, af alla forslingssätt för trävaror, flottning är det minst kostsamma, vill det synas vara anmärkningsvärdt, att sågen icke lades vid hafvet och timret flottades dit på den endast 10 km. långa delen af Ljusnan, som ligger nedom Marman, hvarigenom den till omkring 800,000 kr. uppgående kostnaden för järnvägen hade kunnat inbesparas. Goda skäl funnos dock för hvad som skett. På Ljusnan får nämligen, för därvarande laxfiskes skull, icke flottas mellan den 15 maj och 1 september, hvilket afbrott skulle för sågverksrörelsens ändamålsenliga bedrifvande verka mycket hämmande, hvilket tydligast framgår däraf, att på nämnda järnväg forslas, förutom sågens egna tillverkningar, i medeltal årligen omkring 500,000 timmer till närliggande sågverk med en afgift af 25 öre pr timmer, medan kostnaden därför på Ljusnan uppgår till mindre än 3 öre.

Af på Ljusnan i dess helhet 1895 flottade 3,085,000 timmer skiljas i Marman 2,500,000 mellan olika sågverk, dit hela flottningskostnaden ända från det öfversta distriktet i Herjeådalen icke uppgår till mera än 35 öre pr timmer. Ljusnan, som i sitt naturliga skick var flottbar endast på kortare sträckor, har därför måst flottbargöras utefter hela

sin längd, hvarför kostnaden, jämte den på biälfvarna, har uppgått till minst 4,000,000 kr., hvilket belopp är för länge sedan amorteradt. Underhållskostnaderna för strömbyggnaderna i Ljusnan uppgingo 1895 till 70,600 kr., hvilka blifvit lagda på årets flottningskostnad.

Vid flottningen, som för gemensam räkning verkställes af Ljusne älfs flottningsförening, användas företrädesvis värmländingar, hvilka hafva lärt sig detta farliga yrke i Värmland, då sågverksrörelse i större omfattning där började bedrifvas.

Man måste beundra ej blott skickligheten och djärfheten hos desse män, hvilka för att icke halka på timren, merendels hafva på fötterna endast ullstrumpor, utan äfven den uppmärksamhet och påpasslighet, som tagas i anspråk vid bommarna, hvarest mången gång, på dygnet, måste skiljas ända till, med olika märken försedda, 30,000 timmer, på det hvar och en må få sitt. Oaktadt därmed förenade faror äro olycksfall likväl mycket sällsynta.

*

Jag återvänder nu till Askesta såg, med 12 enkla ramar och 2 kantverk, hvarest i medeltal under åren 1886—1895 hafva sågats 15,680 standard.

De timmer, som på stället skola bearbetas, släpas upp för lutande plan till sågramarna, medan det, som forslas på järnväg, först medels en särdeles sinnrik inrättning, sammanslås i knippor med om-

kring 25 timmer i hvarje eller jämnt en vagnslast, hvarefter de hissas upp ur vattnet och läggas på vagnarna.

Ett vagnssätt, bestående af 13 vagnar, lastas sålunda på 45 minuter; resan till Sandarne kräfver 15 minuter, och på 10 minuter lossas timren i sjön, där sågverken själfva få hvart för sig taga reda på sitt. Af Sveriges alla järnvägar finnes ingen med så stor godsrörelse som denna, men så erfordras också 100 godsvagnar och tre lokomotiv. Sågningen pågår hela dygnet om med dubbla arbetslag och, då det är mörkt, vid elektrisk belysning. Det hela drifves med ångkraft, och till bränsle användes sågaffall. Därstädes finnas äfven gjuteri samt snickeri och mekanisk verkstad, hvilket allt skötes, sedan 1868, på ett förtjänstfullt sätt af ingeniören N. A. Sandström, som tillika är chef för järnvägen.

Halfvägs mellan Askesta och Sandarne ligga kolbottnarna, hvarest årligen kolas af ribb och bakar omkring 12,000 läster à 20 hl. Till hvarje läst erfordras 40 hl. råvara. Kolen gå sjövägen större delen till Fagersta i Vestmanland och betalas f. o. b. i Sandarne med 7 à 8 kr. pr läst.

Från Sandarne skeppades 1895 till utlandet, förutom 2,163 kbfm. splittved, tillsammans 12,600 standard bräder och plank, af hvilka 2,659 voro hyflade. Medelpriset pr standard kan i år antagas vara 115 à 130 kr.

Vid Sandarne finnas två brädgårdar, af hvilka den södra, som rymmer omkring 8,000 standard,

är den största. Den håller nämligen icke mindre än 500 meter i längd och 150 meter i bredd och är belägen längs stranden med en lika lång kaj, vid hvilken de med tak försedda pråmarna lastas, för att därefter bogseras till de utanför förtöjda fartygen. Vid samma kaj finnas, förutom fem pråmskjul, äfven sådana för splittved och hyfladt virke, och, hvad icke minst ådrager sig uppmärksamheten, sex med elektrisk kraft drifna cirkelsågar för virkets kapning i bestämda längder. Detta arbete, som först verkställdes med handkraft, var då ganska tröttsamt, medan motsatsen nu äger rum, hvartill kommer en annan viktig sak, den nämligen, att icke midt under pågående skeppning vara beroende af arbetare. Enär brädgården är fullkomligt plan, hafva de plankbelagda breda och många gatorna kunnat öfverallt förses med järnvägsspår, hvarigenom arbetet mycket underlättas. Den andra brädgården, som ligger på områdets norra del, är omkring 270 m. lång och 100 m. bred.

Mellan båda ligger det storartade hyfleriet med tre hyflar förutom klyf- och kapsågar. För att arbetarna icke skola till hälsan skadas af allt damm, som utvecklas vid hyflingen, är en kraftig sugfläkt anbragt öfver hvarje maskin.

Vid Askesta och Sandarne, det förra beläget i Söderala socken, äro omkring 1,300 personer mantals- och skattskrifna.

På Sandarne finnes kyrka, hvartill grunden lades den 24 juli 1858 af dåvarande kronprinsen

Carl, sedermera Carl XV. Inbäddad mellan höga löfträd och byggd enligt ritning af majoren A. V. Edelsvärd, är hon ganska vacker med en prägel af samhällsordning och frid, därvid påminnande om plikten att icke för det jordiska förbise människans högre väl.

Eget kapell-lag blef Sandarne först 1866, och dess förste kapellpredikant, som kallas och aflönas af Sandarnes ägare, var en redan då framstående man, A. Strandell, numera kyrkoherde i Klara församling i Stockholm. Han torde helt säkert aldrig förgäta det fridfulla lifvet på Sandarne, i hvars kyrka ännu fortlefver den goda seden att klämta kl. 10 f. m. och 4 e. m.

Det hela, omfattande Sandarne och Askesta, förvaltas på ett utmärkt sätt af disponenten J. E. Larsson, som, därstädes anställd sedan 1874, har till sitt närmaste biträde inspektoren H. Westfelt, som funnits på platsen sedan 1865.

Den, som i likhet med mig sett Sandarne i forna dagar, skall med skäl öfverraskas af att finna därvarande forna sandhaf vara på hela sträckan mellan södra brädgården och hyfleriet förvandladt till en enda park med lummiga löf- och barrträd samt mellan dem bostäderna för disponenten, inspektoren och kapellpredikanten äfvensom tullstationen och postkontoret.

Att denna rika växtlighet har kunnat framkallas på mindre än fyrtio år, måste väcka förundran, men kan dock förklaras, ty med god vilja, ihärdighet och penningar kan man komma långt, synner-

ligast som med seglande fartygen ditförts, såsom barlast, en ofta ganska god matjord, hvarförutan de saftiga gräsplanerna helt säkert icke skulle hafva blifvit så vackra som de äro.

»Bruket», så kallas med ett gemensamt namn det söder om stora brädgården belägna område, som upptages af förmans- och arbetarebostäderna.

Breda och raka, med träd planterade gator, hvilka kunna kallas esplanader, skilja rader af trefliga byggnader med deras för blommor och grönsaker inhägnade trädgårdstäppor.

Utanför hvarje dörr är putsadt och fint, och mellan fönstrens hvita gardiner synas vänligt inbjudande blomsterkrukor, och träder man in i bostäderna, finner man öfverallt frid, trefnad, välmåga och snygghet samt i möbleringen en viss elegans. Barnen, som alla gingo barfota för den starka värmens skull, äro hela och rena, och efter någon bekantskap med dem blir man snart »farbror» till dem alla. Sådan är arbetarnas stad på Sandarne.

Folkskolan, byggd på Söderhamns stads bekostnad, ligger utanför området, men på detsamma hafva ägarna låtit uppföra en större byggnad, inrymmande tvenne slöjdskolesalar, goodtemplarlokal och en större samlingssal för böne- och andra sammankomster, fester m. m. Där hållas ock stämmorna med delägarna i sjuk- och begrafningshjälpskassan.

Denna kassa är bildad och ökas fortfarande därigenom, att hvar fjortonde dag afdrages från

hvarje arbetares aflöning 25 öre, och ingen arbetare antages, som icke underkastar sig detta villkor. Däremot erhålles 1 kr. om dagen under sjukdom och 25 kr. i begrafningshjälp.

Ägarna hafva på sin bekostnad låtit för minst 1,000 kr. försäkra hvarje arbetare mot olycksfall, men skulle sådana inträffa erhålles därjämte i sjukhjälp ytterligare 1 kr. pr dag.

Nära hyfleriet liggger verkets utmärkta varmbadhus, innehållande tidsenliga afklädnings- och badrum med sex kar, ångskåp och duschar. Sjuka erhålla baden fritt, men de friska erlägga en obetydlig afgift, som tillfaller sjukkassan. Dessutom finnes ett stort kallbadhus.

För beredande af lifränta insätta verkets ägare 5 kr. i länets lifränteanstalt för hvarje barn, som födes på platsen, med förpliktelser för föräldrarna att för samma ändamål insätta minst 3 kr.

Vidare finnes en af arbetarna själfva förvaltad handelsförening med en årlig omsättning af omkring 80,000 kr.

Verkets ägare hafva sålunda gjort mycket för sina arbetares trefnad och välbefinnande, och ett utmärkt godt förhållande råder mellan alla, hvilket gaf sig tillkänna 1879, då några från Stockholm utsända s. k. samhällsförbättrare sökte framkalla missämja, men vunno ingen anklang, hvarför de återvände med oförrättadt ärende.

För den stora industrien bör man icke glömma den lilla, och såsom sådan kan, i jämförelse med den på Sandarne, betecknas en, som alldeles där

bredvid bedrifves vid Tönshammars mekaniska verkstad.

Ursprungligen en af numera aflidne C. Rettig på Kilafors byggd stångjärnshammare, som icke bar sig, inköptes, och tillträddes verket den 1 januari 1893 af fyra smeder från Ramnäs, C. O. Bruce, hans två söner C. J. och G. A. Bruce samt hans måg G. A. Broberg, hvilka, biträdda af endast en arbetare, började i maj månad samma år bygga om dammen och inreda smedjan till kettingssmide, som snart vann förtroende, hvarför verkstaden behöfde utvidgas, men i juli 1895 förhärjades det hela af en eldsvåda. De kraftfulle männen blefvo icke därför rådlöse, ty redan den 1 oktober 1895 kunde arbetet återupptagas i en ny, af dem byggd verkstad, som kostat 15,000 kr.

Därstädes sysselsättas nu 45 arbetare, och verkstadens anseende växer snart sagdt dagligen genom den goda tillverkningen, bland andra den 20 ton vägande ankarkettingen till pansarbåten Oden. I hvarje vecka bearbetas omkring 9 ton Dannemorajärn, och anläggningen synes hafva en lysande framtid, icke minst genom de utmärkte män, som leda densamma och själfva arbeta däri.

III.

Från Söderhamn till Sundsvall.

Medan ångbåten, Oscar II, på väg från Söderhamn till Sundsvall gjorde ett uppehåll i Hudiksvall, togs staden i betraktande. Kändt är ej, när staden började bebyggas, hvilket skedde vid Kornåns utlopp i Lillfjärden; men i juli 1580 erhöll den sina första privilegier och flyttades 1640 till sin nuvarande plats, hvarest hamnen, som är en af de bästa i Norrland, har ett djup af minst 7,7 m.

Plundrad och bränd af ryssarna 1721, har den äfven sedan dess hemsökts af eldsvådor, af hvilka de mest ödeläggande ägde rum 1878 och 1879, då nästan hela staden jämnades med marken. Den är likväl nu åter uppbyggd på ett tidsenligt sätt med breda gator. Staden, hvars område innehåller 1,972 hektar, hade 1850 endast 2,016 invånare, hvaremot deras antal uppgick 1895 till 4,444, förutom 1,000 à 1,800, som bo i förstaden Åvik.

Från staden skeppades 1895 till utlandet 78,694 standard trävaror. Vidare uppgingo, 1894, hamnafgifterna till 34,175 kr. och tulluppbörden till 180,567 kr. eller omkring 100,000 kr. större än i Söderhamn. Stående medels järnväg i förening med norra stambanan vid Ljusdal är staden för handeln med det inre landet vida bättre belägen än Söderhamn.

Den icke obetydliga in- och utförseln har framkallat en jämförelsevis liflig sjöfart, som 1894 omfattade 1,812 ankomna och afgångna fartyg med 391,090 ton, af hvilka 1,098 voro ångfartyg med 244,815 ton. För kustfartens underlättande mellan Hudiksvall och norr därom belägna orter skulle upptagandet af en farled mellan Hornslandet och fasta landet helt säkert medföra stor nytta.

*

Färden mellan Hudiksvall och Sundsvall kräfver åtta timmar, däri medräknadt ett kort besök vid Stocka, hvarest finnes en stor tidsenlig kvarn.

Fyren på Draghällan, som är en helt liten klippa, alldeles i hafsbandet, visar vägen till Alnösundet och Sundsvalls där innanför belägna egentliga hamn, kring hvars stränder finnas bortåt fyrtio ångsågar med omkring tvåhundra ramar, hvarom Sehlstedt på goda skäl en gång skref: »hvarhelst jag såg, jag endast såg vid såg, jag såg».

Från ingen hamn i Sverige finnes större trävaruutförsel än den från Sundsvall. Den uppgick

nämligen 1895 till icke mindre än 236,892 standard; men så hämtas dessa också från Ljungans och Indalsälfvens ådalar, med ett sammanlagdt område af icke mindre än 39,100 kv.-km., eller 16,300 kv.-km. större än hela Mälaredalen. På Ljungan flottades 1895 icke mindre än 2,000,000 st. timmer, och antagligen dubbelt så många på Indalsälfven. Dessutom skeppades därifrån 1,653 ton trämassa och 6,383 ton järn.

Att icke heller införseln är ringa, kan synas däraf, att 1894 uppgick tulluppbörden till 1,485,825 kr., eller omkring 260,000 kr. större än den i Gefle, hvaremot hamnafgifterna uppgingo till 82,476 kronor.

Rörelsen i Sundsvalls hamn och Alnösund är ganska liflig och påminner något om den i Stockholm. Till staden och de kringliggande sågverken ankommo och därifrån afgingo nämligen 1894 icke mindre än 12,065 fartyg med tillsamman 1,484,411 ton, och af dem voro icke färre än 10,914 ångfartyg med 1,062,895 ton. Egen stapelstadsrätt erhöll staden först 1812. Dittills hade den varit gemensam med Hernösand, och först 1765 fingo, på sätt som redan anförts, de norrländska städerna rättighet att handla på utlandet.

Staden, som erhöll sina första privilegier 1624, grundlades först vid Sidsjöbäckens utlopp i Selångersån, och bland dess första invånare märkas de från orten inflyttande vapensmederna, hvilka dock 1650 flyttade till Söderhamn.

Likasom så många andra svenska städer brändes den af ryssarna 1720 och 1721, och har sedermera flere gånger hemsökts af eldsvådor, senast 1888, då nästan hela stadsdelen mellan Selångersån och järnvägen ödelades, och således äfven den öster om kyrkan belägna stadsdelen, som efter 1877 års eldsvåda blifvit reglerad och åter bebyggd. Gatorna, hvilka stenlades först 1849, hafva likasom de i Gefle en öfverdrifven bredd, som dock är mindre, men detta oaktadt fullt motsvarande behofvet i den 1877 ödelagda och då reglerade stadsdelen. Därstädes finnes en vacker esplanad, som dock icke blifvit utdragen till Selångersån, och öster därom finnes en smakfull, med en storartad vattenkonst försedd plantering, kallad: Välkomman. Denna konst spelar dock endast några få timmar dagligen, antagligen af brist på vatten, som erhålles från det söder om staden vid Sidsjön anlagda vattenledningsverket.

Folkmängden, som 1850 var endast 2,440, uppgick 1895 till 13,845, en utveckling, som i vårt land saknar motsvarighet och framkallats hufvudsakligast genom den stora trävarurörelsen, som därstädes tog sin början under loppet af 1850-talet. Den har än vidare utvecklats genom järnvägsförbindelsen vid Ånge med norra stambanan, som vid Bräcke grenar sig västerut till Östersund och norrut till Luleå.

Den närmast hamnen belägna stadsdelen har ett mera stadslikt utseende och en lifligare rörelse, än någon annan af de norrländska städerna, hvar-

till orsaken får sökas i den, på ett jämförelsevis begränsadt område täta folkmängden i de tätt intill hvarandra liggande, i allmänhet tre våningar höga husen. Till denna liflighet bidrager i icke ringa mån den i Sköns, Alnö och Timrå socknar befintliga folkmängden, som på en ytvidd af 20,127 hektar uppgår till icke mindre än 21,787 personer, eller i medeltal 108 per kv.-km. Folktätheten därstädes är således vida större än på något annat ställe här i landet. Malmöhus län, som eljes är det tätast befolkade, har med städer och allt endast 78 per kv.-km. Stadens eget område innehåller 2,160 hektar.

Husens fasader, utförda i snart sagdt alla möjliga byggnadsstilar, äro i allmänhet öfverlastade med onödiga dekorationer, hvarigenom de fått ett mera tungt och pråligt än värdigt utseende. Tydligen synes, att arkitekterna därvid hafva sökt öfverbjuda hvarandra, därvid glömmande, att allt, som icke motsvarar husets ändamål, är förkastligt.

Ett motsatt förhållande har gjort sig gällande hos stadens allmänna byggnader, hvilka i allmänhet förete en storartad och ädel stil, hvarvid några anmärkningar dock kunna göras beträffande kyrkan, som i förhållande till bredd och höjd är för kort, på samma gång är takryttaren för hög i förhållande till kyrkans längd.

Huru detta bör vara ordnadt, för att icke stöta ögat och den goda smaken, framgår af Upsala domkyrka.

Vid betraktandet af denna finner man nämligen, att spetsarna på tornens och takryttarens spiror samt taknocken öfver koret sammanfalla i en rät linie, medan i Sundsvall takryttarens spets reser sig öfver en sådan linie, hvarigenom kyrkan ser ut, som om den hade en puckel och att vara kortare, än hvad den i verkligheten är. Vidare torde få anmärkas den alltför rikliga användningen af cement, hvarigenom hon, sedd på afstånd, från östra sidan företer en just icke tilltalande färgblandning. På Johannes kyrka i Stockholm har till täckande och prydande delar visserligen äfven användts cement, men stör detta oaktadt icke utseendet af det hela, därför att de röda murytorna äro därstädes vida större än i Sundsvall, medan de hvita äro på båda ställena tämligen lika stora. För öfrigt är Sundsvalls kyrka en tämligen trogen kopia i smått af den ofvan nämnda i Stockholm, men äger framför den senare dock ett företräde, det nämligen, att man i Sundsvall kan se hvad tiden lider, medan detta är i Stockholm snart sagdt en omöjlighet, åtminstone på något afstånd därifrån.

Sundsvalls Hasselbacke, kalladt Tivoli, har ett utmärkt läge i en mot söder sluttande höjd, hvarifrån öfver staden och hamnen finnes en vidsträckt och hänförande utsikt, hvaraf man dock får föga se från självfva stället. Restaurationsbyggnaden har med sina förnämsta verandor blifvit, om man så får uttrycka sig, vänd bakfram eller från den vackra utsikten. Hvad man i stället får se från

byggnadens förnämsta sida är först en med stolar och bord upptagen gårdsplan, där bakom en sommarteater och slutligen en skogklädd höjd. På teatern utföres dels musik, dock icke så god som den, man får höra i Stockholm, dels ock uppträda s. k. varietéeartister, alla gamla bekanta från Berns salong, för hvilkas åskådande man dock får erlägga 50 öre utöfver de 10 det kostar att komma in på platsen.

Sundsvall anses vara den yttersta gränsen norrut för dessa sig ut- och in på vändande konstnärer, hvarför Norrland, norr därom, lär för dem vara befriadt. I stället lära därstädes, norrut ända till Jockmock, uppträda några teaterband, dem elakheten påstår icke våga sig söderut längre än till Sundsvall, som således synes vara ett slags vändkrets för nämnda artister i södra och norra Sverige.

Uppenbart är, att trakten kring Sundsvall, hvarest med staden finnas minst 40,000 personer bosatta, förutom många lösa arbetare, som företrädesvis från Finland komma dit sommartiden, icke kan förse denna stora folkmängd med lefnadsförnödenheter, hvarför sådana måste hämtas från andra håll och icke minst från Finland. Tillförseln därifrån är så betydlig, att en särskild vid hamnen belägen gård har måst inredas för dessa varors tullbehandling.

Af i sundsvallstrakten befintliga större sågverk, som drifvas af bolag, är Vifsta varf det äldsta. Ursprungligen afsedt för idkande af skeppsbyggeri och rederirörelse, bildades det 1798 af den såsom

lärd och affärsman lika utmärkte lektorn P. Hellzén i Hernösand, men sysselsatte sig äfven något med uppköp och skeppning af trävaror, förnämligast 3×9 tums 14 fots plank, som sågades på vid Indalsälfven belägna vattensågar. Först 1851 byggdes därstädes den första ångsågen med två ramar; nu finnas där fjorton.

Hellzén, som alltid visste att hålla sig framme, då någonting var att förtjäna, erhöll för sitt bolag af staten stora, vidsträckta skogsmarker för snart sagdt ingenting, ett sätt som på den tiden brukades till trävarurörelsens befrämjande. Bolaget har sedan dess, genom lyckliga köp och afverkningskontrakt, blifvit ägare af än större skogstrakter, hvarigenom det vunnit en utmärkt god ekonomisk ställning. Därifrån skeppades 1895, förutom splittved och bjälkar, tillsammans 11,173 standard bräder och plank, hvilken skeppning dock är endast hälften så stor som den från Skönvik. Bolagets ursprungliga kapital var 120,000 kr., fördelade på 120 lotter, för hvilka nu erhålles en utdelning af 3,800 kr., hvarigenom priset för hvarje lott gått upp till 30- à 40,000 kr.

Ett annat, näst Vifsta varf det äldsta sågverket i Sundsvallstrakten, är Svartvik, som, inklämdt mellan sjön och ett högt berg, ligger strax nedan Ljungans utlopp.

Redan 1820 anlades där af staten ett varf för kanonslupars byggande. Därpå tröttnade man emellertid snart nog, hvarför anläggningen öfverläts redan 1832 till handelshuset James Dickson

& C:o, som därstädes, i likhet med Vifsta varf, idkade under många år skeppsbyggeri och rederirörelse. Men stället användes äfven till upplagsplats för de trävaror, som dit flottades på Ljungan från den James Dickson & C:o äfven tillhöriga sågen vid Matfors, hvarest funnos tio ramar och fyra stångjärnshammare. Enär de sågade trävarorna emellertid till icke ringa del skadades under flottningen från Matfors till Svartvik, flyttades hela sågverksrörelsen dit under åren 1874—1878, hvarefter Matfors såldes och 1891 för omkring 3,000,000 kr. äfven Svartvik till ett konsortium, hvari hr G. P. Braathen i Sundsvall är själen. Från Svartvik skeppades 1895, förutom betydliga mängder af splittved, bjälkar och sparrar, icke mindre än 19,280 standard bräder och plank, hvaraf 6,700 voro hyflade. Svartviks sammanlagda skeppning är större än Skönviks och således den största i hela Sundsvallstrakten.

På Indalsälfven mellan Berge, som ligger ett stycke ofvan älfvens utlopp i Kringelfjärden, 27 km. från Sundsvall, och det 70 km. högre upp belägna Utanede finnes en ångbåtsled, som helt säkert saknar motstycke här i landet. Man måste nämligen ej blott bekämpa den strida älfven, därunder följande segelrännans krökningar, hvilka årligen ändra läge, utan äfven undvika att icke allt för mycket sammanstöta med de millioner stockar, som därstädes årligen nedflottas till en del ända från Jämtland. De flyta lösa till den nedan Berge varande bommen, där de skiljas mellan olika ägare

och flottläggas, då hvarje flotte får till besättning två man, en i fören och en i aktern, hvar och en med sin långa åra, hvarmed flotten endast styres, ty någon rodd erfordras icke i den hastigt flytande älfven. På detta sätt fortskaffas de till älfvens mynning, hvarest bogserbåtar taga hand om dem.

På ångfartyget »Turisten», försedt med två propellrar för det grunda vattnets skull, färdas man från Sundsvall, men den kan icke gå längre än till Berge. Därvarande, omkring 0,5 m. höga fors, lägger därför visserligen icke något egentligt hinder i vägen; men så mycket mera den nya järnbron därstädes med tre väldiga spann. Förbindelserna mellan älfdelarna ofvan och nedan nämnda bro upprätthålles medels en spårväg.

Ofvan Berge fortsätter ångfartyget Indalen till Liden. Denna båt är så till vida olik vanligen här i landet förekommande ångbåtar, att den hvarken har sidohjul, emedan dessa skulle skadas af de flytande stockarna, och icke heller propeller, hvarför det ringa vattendjupet lägger hinder i vägen. I stället finnes akterut ett stort hjul, lika bredt som ångbåten, medan maskineriets ångpanna ligger i fören och ofvan däck. Fort går det icke uppför älfven, som på denna 39 km. långa sträcka faller 11 m., hvadan lutningen är 1 m. på 3,454. Mellan Liden och Utanede, hållande 31 km. i längd och med ett fall af 26 m., är lutningen således icke mindre än 1 m. på 1,190. På denna sträcka går ångbåten Liden, som, för att kunna reda sig i den

starka strömmen, blifvit på ett särskildt sätt anordnad med två propellrar, hvilka dock icke ligga i aktern, utan på omkring en tredjedel af fartygets längd därifrån, i särskildt därför gjorda rännor.

Man skulle icke kunna tro, att denna natursköna älf, inbäddad som den är mellan höga grönskande stränder, klädda med omväxlande löf- och barrträd och med bostäder, som förråda välmåga och trefnad, en gång — för hundra år sedan — varit utsatt för en förödelse, som saknar motstycke här i landet, åtminstone under den historiska tiden. Jag afser härmed Ragundasjöns fullständiga uttappning, som ägde rum den 6 juni 1796 och på ett mästerligt sätt skildras i »Gedungsen- eller Ragundasjöns utgräfning» af dåvarande pastorsadjunkten, numera kontraktsprosten J. A. Englund i Nedre-Luleå. Han var, då boken skrefs, 1853, endast 30 år gammal, och ovanligt är att finna en man, som ägnat sig åt det prästerliga kallet, hafva förmåga och lust att behandla en tilldragelse sådan som denna. Önskligt vore det, om äfven andra pastorsadjunkter på lediga stunder sysselsatte sig, till fromma för landets historia, med dylika forskningar. Helt säkert skulle denna tilldragelse, som mäktigt ingrep i en mängd då rådande förhållanden, varit, utan nämnda bok, om ej glömd så åtminstone gömd i de många handlingar, hvilka vid berättelsens nedskrifvande måst rådfrågas.

Förhållandet med den nämnda tilldragelsen är i korthet följande:

Nedan den af Indalsälfven genomflutna Ragundasjön, som hade en yta af omkring 3,500 hektar, fanns ett omkring 28 m. högt fall, »Storforsen», men äfven »Gedungsen» kalladt, med ett enda lodrätt stup 18 m. högt, i hvilket det timmer, man sökte framflotta, sönderslogs. För undanrödjande af denna olägenhet lär man redan, under Karl XII:s tid, varit betänkt på att vidtaga några åtgärder, och vid 1761 års riksdag förordnade ständerna om undersökning af en farled längs Indalsälfven från hafvet till Storsjön i Jämtland.

Okändt är, huruvida någon sådan undersökning verkställdes, hvilket emellertid är föga troligt, alldenstund K. M:t, på anmälan af dess befallningshafvande i länet, först den 4 september 1765 förordnade fil. doktorn, sedermera kyrkoherden J. Stenius att, för utredning af frågan om Storforsens flottbargörande, vidtaga nödiga undersökningar.

Af hans med anledning däraf afgifna, ännu i behåll varande, utlåtande, framgår, att han var ganska väl hemmastadd i saken och kan ställas jämngod med äfven nutidens ingeniörer. Han förklarade bland annat en rensning i Storforsen vara en omöjlighet, hvaremot en led borde upptagas, där älfven nu flyter fram, men förbiság därvid icke den stora våda, som därmed skulle blifva förenad.

Arbetet med nämnda led tog sin början, 1767, och fortgick med längre eller kortare afbrott, framkallade af invändningar från nedan boende hemmansägare, till 1783, då det tog sig en tioårig hvila,

hvarefter det 1793 återupptogs efter en mindre ändamålsenlig arbetsplan, men afstannade dock snart.

På våren 1795 erbjöd sig emellertid en afsigkommen köpman, Magnus Huss från Sundsvall, för sina många vågsamma företag kallad »Vild-Hussen», att verkställa sjöns sänkning enligt en af honom uppgjord plan. Hans anspråk voro icke stora, enär i arvode för ledning af företaget begärdes endast 100 sp.-d. eller i vårt mynt 400 kr., hvilket var alltför lockande för att icke antagas af Ragunda och Stuguns socknemän, hvilka voro arbetets befrämjare och målsmän.

Sänkningen lyckades allt för väl, ty den 6 juni 1796, då en ovanligt hög fjällflod var rådande, genomskars den vid sidan om Storforsen varande grusåsen, så att på fyra timmar rann den stora sjön, hvars största djup var 27 m., fullkomligt tom. På nämnda fyra timmar framrunno åtminstone 500 millioner kub.-m. vatten eller i medeltal omkring 33,000 i sekunden, men naturligtvis vida större, då den häftigaste floden pågick, då älfven steg mer än 20 m. öfver dess nuvarande yta. Det framrusande vattnets dån liknade åskans, och förödelsen i den nedan liggande ådalen var förfärlig; Storforsen tystnade då för alltid och i stället bildades vid den utrunna sjöns öfre ända den 16 m. höga Hammarforsen, om hvilket allt prosten Englund lämnar i sin ofvan nämnda bok en liflig och målande skildring.

Genom denna tilldragelse blef, till stor fromma för trävarurörelsen, Indalsälfven möjliggjord för

flottning; det förut höga fallet vid Berge minskades genom utskärning till hvad det nu är, och den torrlagda sjöbottnen, kallad »Bottnarne», hvarest den djupt ned skurna älfven nu lugnt framrinner 33 m. under sjöns forna yta, blef en fruktbar mark, som anses äga ett värde af omkring 500,000 kr.

Saklöst kan förbigås allt, som därefter förhandlades; men dock torde kunna framhållas, att den ofvan nämnda Hellzén åter höll sig framme.

Under den pågående rättegången ingicks nämligen mellan svarandena och kärandena en förlikning, enligt hvilken de förbundo sig att med »sextusen plåtar» gälda de senares lidna förlust, hvaremot de förra, eller Ragunda- och Stuguns hemmans åboer skulle erhålla inkomsten af den stambok man hoppades K. M:t skulle bevilja, hvilket äfven blef förhållandet.

Denna sak togs nu om hand af Hellzén, som, innan ännu kändt var, huru mycket stamboken kunde komma att gifva, erbjöd allmogen 1,000 riksdaler eller 4,000 kr. för inkomsterna af densamma, hvilket anbud antogs. Hellzén var nämligen alltför skarpsynt för att icke inse, att om denna sak blefve klokt behandlad, skulle stamboken komma att gifva vida mer, än vanligen plägade vara förhållandet.

För detta ändamål hade han redan den 15 juli 1796 insändt till »Inrikes tidningar» en målande skildring af tilldragelsen, hvarefter han visste ställa så till, att nämnda skildring flöt in i stamboken, hvarigenom medlidandets känslor anslogos hos

allmänheten, som förut till en stor del saknade, åtminstone säker, kännedom om händelsen.

Planen lyckades förträffligt, enär stamboken gaf 3,000 riksdaler, hvaraf Hellzén stoppade 2,000 riksdaler eller 8,000 kr. i sin ficka. Af dem lär han dock sedermera måst utbetala några hundra riksdaler.

Det har sagts, att Hellzén skulle hafva anlagt Vifsta varf för att därigenom bereda arbetsförtjänst för de genom förödelsen lidande. Bevis för ett sådant förhållande har jag dock icke kunnat finna.

Öfver Storforsen, numera kallad »Döda fallet», leder norra stambanan mellan Bispgårdens och Ragunda stationer. De norrut gående tågen pläga där merendels stanna fem minuter, då man blifver satt i tillfälle att från en särskildt byggd läktare bese hela den vilda natur, som där är rådande och hvarest Indalsälfven förut, alltsedan isperiodens slut, framvältat sitt vatten, som vid högflod torde hafva varit omkring 2,000 kubikmeter i sekunden.

IV.

Från Sundsvall till Umeå.

Resan norrut från Sundsvall företogs med Niord, en gammal bekant, som fordom var hjulbåt, men nu är ombyggd och har två propellrar. Den föres af den artige kaptenen G. H. Holmström, är ett utmärkt fartyg och vida större än Gefle och Oscar II. Enär det icke går in till Hernösand och Örnsköldsvik, hvilka likväl ligga i dess väg, kunna några uppgifter om dessa städer, grundade på egna iakttagelser, icke lämnas. I turlistan finnes visserligen uppgifvet, att ångbåten går in till Umeå, men detta är dock icke förhållandet. Umans ringa vattendjup, endast 2,8 m., lägger nämligen därför hinder i vägen, hvarför alla mera djupgående fartyg, och bland dem således äfven Niord, måste stanna vid Holmsund, som ligger vid älfmynningen 12 km. från staden, med hvilken en liflig förbindelse likväl uppehålles af mindre ångbåtar.

Uman är en väldig älf med ett vattenområde

af icke mindre än 39,340 kv.-km., hvilket således är lika stort som Ljungans och Indalsälfvens sammanlagda områden. På dess norra strand ligger Umeå, hvarest redan Johan III och Karl IX voro betänkta på att anlägga en stad, men hvaraf en verklighet blef först 1622 under Gustaf II Adolfs tid.

I likhet med de andra norrländska städerna uppbrändes han af ryssarna 1720, efter hvilken ödeläggelse den endast långsamt repade sig, hvartill icke minst bidrog det mellan åren 1636—1765 rådande s. k. bottniska handelstvånget, innehållande förbud för de norrländska städerna att idka sjöfart på utlandet. Men icke nog därmed. Först 1799 fick Umeå rättighet att idka handel med länets *alla* socknar, en dittills endast till de närmast liggande förunnad rättighet. En följd häraf samt af de för öfrigt välmenande, men icke desto mindre för landets uppblomstring hinderliga författningar, som under den s. k. Frihetstiden gjorde sig gällande, blef den, att Umeå, i likhet med alla svenska städer, endast långsamt utvecklade sig. Folkmängden var därstädes 1800 endast omkring 1,000 personer, och ännu 1860 hade den icke ökats till mer än 1815, ehuru sågverksrörelsen redan då börjat komma i gång. Därefter gick det något raskare, så att folkmängden uppgick 1890 till 2,982 och 1895 till 3,450.

Den 25 juni 1888, eller samma dag Sundsvall afbrann, ödelades äfven Umeå till $^3/_4$ af en eldsvåda, men har sedan dess rest sig i föryngrad och förskönad gestalt med breda regelbundna gator och

esplanader. Det nya rådhuset och sjömanshuset, båda byggda i en ädel stil, äro storartade; och den på en behärskande höjd uppförda nya kyrkan är en särdeles vacker arkitektonisk företeelse med täckande ytor af svartglaseradt tegel, hvarigenom det prål, som de hvita ytorna framkalla på Sundsvalls kyrka, har förekommits. Förbindelsen mellan staden och den motsatta stranden upprätthålles af en 1863 på stenpelare byggd bro med 10 spann, hvaraf de 8 mellersta hafva 30 m. spännvidd. Ursprungligen voro dessa spann af trä, men äro nu af järn eller stål. Denna bro kostade, då den uppfördes med träspann, 115,000 kr.

Staden är omgifven af en jämn och vidsträckt nejd, som sträcker sig ända till Vännäs med en god, men i allmänhet mindre väl skött, jord.

Det var i Umeå, som von Döbeln den 8 oktober 1809 upplöste och hemförlofvade spillrorna af den förenade svensk-finska armén. På platsen för denna historiska tilldragelse — numera kallad »Döbelns park» — restes sedermera ett monument med Döbelns bild och en lämplig inskrift.

Sägner om de otroliga lidanden Umeå med kringliggande landsbygd utstod 1809, då ryssarna därstädes voro herrar, fortlefva än. Det vore skäl till att någon ung begåfvad man genom forskningar i därvarande arkiv toge, på sätt Englund gjorde 1853 i Ragunda, reda på saken, hvarigenom nu lefvande, för hvilka allt detta är endast en saga, finge veta, hvad det vill säga att icke vara rustad till krig. En sådan skildring skulle helt säkert

dock icke öfvertyga s. k. försvarsnihilister, freds-kapuner och dylika välmenande, men beklagligen kortsynte män, hvilka anse Sverige icke vara i stånd till att kunna försvara sig, hvarför några penningar icke böra därpå offras. De lefva på gamla minnen, då allting var fattigt här i landet. På dem kan tillämpas Napoleons kända uttryck om Bourbonerna, »att ingenting hafva lärt, men icke heller någonting glömt». Sverige är numera på god väg att blifva ett rikt land, och kan således göra någonting för sitt försvar.

Umeå besöktes 1894 af 574 ankommande och afgående segelskepp med 20,336 ton, af hvilka endast 20 med 1,314 ton kommo från och gingo till utlandet. Ångfartygens antal samma år var 1,984 med 113,549 ton, hvaraf icke ett enda från eller till utlandet.

Vida lifligare är det däremot i stadens uthamn vid Holmsund, som 1894 besöktes af 194 segel-fartyg med 62,496 ton och 1,028 ångfartyg med 336,317 ton. Af plank och bräder utskeppades från Umeå distrikt, 1895, tillsammans 46,162 stan-dard. Tulluppbörden i Umeå var, 1894, 115,475 kr. och således större än den i Söderhamn.

Sedan jag besökte staden, har bibanan från Vännäs på Norra stambanan till Umeå blifvit byggd. Denna skall dock icke sluta där, utan fortsätta ända ut till Storsandskär, en ö, belägen ungefär halfvägs mellan staden och Holmsund, och hvarifrån älfven är afsedd att uppmuddras till 5,4 m. djup, hvar-emot därofvan upp till staden meningen är att på

dess bekostnad bereda i älfven ett vattendjup af 3,6 m. Storsandskär, dit järnvägen skall ledas på en bank öfver en af älfvens grenar, erbjuder en ovanligt jämn och för brädgårdar lämplig plats; men en annan fråga är, huruvida den har tillräcklig höjd för att icke vid höga vattenstånd öfversvämmas. För staden skulle det helt säkert vara fördelaktigast om för brädgårdarna kunnat beredas plats närmare densamma, och älfven i sammanhang därmed uppmuddras till det större djupet.

Uppenbart är emellertid, att Umeå bör af nämnda bibana kunna förvänta sig icke så få fördelar, dels därför att Umans och Vindelns dalgångar äro rika på skog och hafva stora odlingslägenheter, dels ock emedan på hela sträckan mellan Luleå och Örnsköldsvik blir bibanan från Vännäs till Umeå den enda.

*

Under vistelsen i Umeåtrakten hade jag slagit mig ned på Holmsund, där jag varit förut och af hvars förvaltare, hr B. Helleberg, den jag känt sedan mera än 20 år tillbaka, många tillförlitliga uppgifter kunde erhållas.

Holmsunds såg, som helt nyligen sålts af James Dickson & C:o för omkring 2,800,000 kr. till ett konsortium i Sundsvall, hvari hr G. P. Braathen är själen, brann ned fullständigt med undantag af boningshusen samma dag som Umeå.

Den är nu fullständigt återuppbyggd med alla nutidens förbättringar, hvarför en redogörelse därför icke bör illa upptagas, och detta så mycket mera, som sågen antagligen är en bland de bäst ordnade i det öfre Norrland.

Holmsund ligger på Umans norra strand omkring 6 km. från hafvet, hvarifrån finnas två inlopp, nämligen ett väster och ett öster om Bredskär, hvaraf det västra begagnas. Detta är mycket smalt och medgifver icke fartyg, med större djupgående än 6,83 m., att nu gå där fram. Vattendjupet i det östra uppgifves däremot vara större; men okändt är, hvarför detta icke är utprickadt. För sjöfarten skulle denna led vara bättre än den, som begagnas, alldenstund vattendjupet där innanför upp till Holmsund är minst 7,13 m.

Sågen, som är byggd af ingeniören K. Qvarnström, innehåller 7 ramar och 2 kantverk, hvilka, likasom den 100 hästkrafter starka ångmaskinen, äro tillverkade af J. & C. G. Bolinder. Dessutom finnas i en särskildt byggnad två hyfvelmaskiner, tillverkade af Jensen & Dahl i Kristiania.

Sågverket kan åstadkomma en årlig tillverkning af 8,000 à 9,000 standard, hvaraf 3,000 kunna hyflas. Tillverkningen har dock aldrig varit större än 8,268 standard sågad vara, hvaremot hyflingen växlat mellan 1,500 och 2,000 standard. Därifrån skeppades år 1895 förutom 809 kb.-fm. splittved, 5,210 standard, hvaraf 2,229 voro hyflade och de enda i hela distriktet.

För trävarornas forslande mellan verkstäderna och brädgården finnas järnvägsspår i alla tänkbara riktningar. Ett sådant, men ganska bredt, finnes äfven längs den utanför vinterns timmerupplag byggda kajen med en flyttbar så kallad timmerbock, medels hvilken, genom ett sinnrikt anordnadt och med ångkraft drifvet maskineri, timret drages upp ur älfven och lägges i ända till 10 m. höga vältor. De höga och ljusa, med elektrisk belysning försedda verkstadsrummen vittna om smak och omtanke vid anläggningen. Bland annat kan antecknas, att öfver hyfvelmaskinerna finnas sugfläktar anbragta, hvarigenom det fina, för arbetarnas hälsa skadliga, trädammet föres ut i fria luften. Elektrisk belysning finnes för öfrigt på brädgårds- och kolspåren, vid lastningsplatsen samt i kontoret och förvaltarebostaden.

Vid en anläggning af så eldfarlig beskaffenhet, som denna och andra dylika, bjuder försiktigheten att hastigt kunna dämpa en uppkommande eldsvåda, hvilken, om den får öfverhand, ödelägger allt på några få timmar. Hus, maskiner och lager äro visserligen brandförsäkrade till sitt fulla värde, men genom en sådan olycka uppstår afbrott i rörelsen under ett års tid, hvilket är en stor förlust, hvarför ersättning icke genom försäkring kan beredas.

Till förekommande af dylika olyckor äro särskilda anordningar vidtagna, ty icke nog med att till den ångmaskin, som drifver den ganska väl utrustade mekaniska verkstaden, kan kopplas en

med slangar försedd tryckpump, därjämte finnes i stora eldstadsrummet en särskild eldfast afdelning med en fast ångspruta, som, tillverkad vid Ludvigsbergs verkstad i Stockholm, gifver 2,500 liter vatten i minuten. Den drifves af den stora ångmaskinen, som är i oafbruten gång natt och dag under veckans arbetsdagar. För att emellertid icke behöfva däraf vara beroende, har nämnda spruta äfven sin egen ångmaskin.

Allt, från det stora till det lilla, är till minskning af arbetskraft och förekommande af olycka utmärkt väl genomtänkt. Det hela länder ofvan nämnde ingeniör till stor heder.

Sågverksrörelsen vid Holmsund är icke äldre än sedan 1885, då den flyttades dit från Baggböle vid Uman, 8 km. från Umeå, men bedrefs ursprungligen vid det af James Dickson & C:o 1848 inköpta Norrfors, som äfven ligger vid Uman, 20 km. från staden, från hvilka verk planken flottades till Holmsund, där den upplades och fick torka i och för skeppning.

Timmertillgången vid Norrfors var ursprungligen grundad på så kallad »privilegierad stockfångst» från de oafvittrade, staten tillhöriga skogarna, hvilket sätt då var det enda att till nytta för staten och den enskilde kunna framkalla någon sågverksrörelse med större omfattning.

För denna stockfångst erlades »stubbören», ett i Norrbottens läns markegångstaxa begagnadt uttryck, och är en efter antalet fällda träd beräknad afgift, som erlägges dels af ett antal äldre

privilegierade sågverk, dels ock af befolkningen för, efter länsstyrelsens pröfning, medgifven rätt till afverkning å kronoallmänning. Stubbafgiften utgick med tio à fjorton öre per träd.

Omkring 1850 erhölls tillstånd att försåga privilegietimret vid Baggböle, som då ombyggdes, och samtidigt därmed anlades lastplatsen vid Holmsund. Sedan den privilegierade stockfångst Baggböle ägt på nedre landet blifvit, genom med staten träffadt aftal, begränsad till ett område af 11,306 hektar, hvaraf 4,786 impedimenter, med skyldighet att afverka de fullmåliga träden inom den 25 februari 1899, då den skall till staten öfverlämnas, har rättigheten att försåga dem vid Holmsund, dit öfverflyttats, då nämnda sågverk anlades och det vid Baggböle nedlades.

På strömrensningar i Uman hafva James Dickson & C:o under åren 1851—1884 nedlagt en sammanlagd kostnad af omkring 680,000 kronor. Under samma tid hafva öfriga sågverksägare fått för samma ändamål vidkännas en utgift af omkring 240,000 kronor. Flottningskostnaden för hvarje stock uppgår till omkring fyrtio à femtio öre.

Vid Holmsund ligga äfven två andra mycket stora sågverk, Obbola och Sandvik, hvilka, 1894, skeppade det förra 10,666 och det senare 8,813 standard.

*

Om vattenminskningen i Östersjön, som särskildt uppgifves vara norr om Umeå större än söder därom, har i snart 200 år förts en mycket lärd strid, hvari äfven jag i en ringa mån har deltagit.

Den förste, som därom, 1702, yttrade sig var den framstående läkaren Urban Hjärne, hvarefter Emanuel Swedenborg upptog frågan 1719 i sin skrift: »Om vattnens höjd och förra världens starka ebb och flod». Sedan dess hafva mer än sjuttio tryckta skrifter rörande denna sak skådat dagens ljus, och bland dem ett af biskopen Brovallius, 1755, författadt »betänkande om vattenminskningen, hvaruti denna lära, efter den heliga skrift, naturens lagar och förfarenheten pröfvas och oriktig befinnes».

Här är icke platsen att ens ytligt beröra denna omtvistade fråga, och med kännedom dels af de ganska vägande skäl, som andragits både för och emot densamma, dels äfven af de ofullständiga iakttagelser, hvarpå man grundat sina slutsatser, må man icke förvåna sig öfver att frågan ännu är långt ifrån utredd.

Tydligt bör nämligen vara att, för erhållande af full visshet därutinnan, fordras först ett tillräckligt antal iakttagelser, gjorda under många år öfver vattenstånden vid de vattenmärken, som äro utsatta längs svenska kusten. Därmed är man sysselsatt, hvilken sak handhafves af Nautisk-meteorologiska byrån, hvars chef är kommendörkaptenen F. S. Malmberg. Vidare erfordras, att

dessa vattenmärken blifva genom afvägning hänförda till en viss gemensam höjdpunkt, som är den i Stockholm befintliga så kallade »normalhöjdpunkten», hvilken är utsatt af Generalstaben genom professor P. G. Rosén, som verkställer ifrågavarande afvägningar, hvilka ännu icke äro fullständigt afslutade. I Stockholm på Riddarholmen ligger nämnda höjdpunkt 11,74 m., öfver Saltsjöns därvarande antagna medelvattenstånd, och 15,64 m. öfver tröskeln i därvarande sluss.

Oaktadt det outredda skick, hvari denna fråga ännu är, finnas dock de, som antaga den sekulära sänkningen i Stockholm vara 0,537 m., och på 1,000 år således 5,37 m., hvilket emellertid står i strid med läget af åtskilliga fasta minnesmärken från den tiden, hvilka i sådant fall skulle hafva tillkommit långt under vattenytan, ett antagande, som naturligtvis innebär en orimlighet.

Jag vill nu icke vidare inlåta mig på de mer eller mindre sannolika orsakerna till denna förment stora vattenminskning, utan i stället öfvergå till de vattenmärken, som finnas icke långt från Umeå vid Ratan, på de i närheten däraf liggande Rataskär och Ledskär.

Det förra består af en af astronomen A. Hellant på västra sidan af en häll midt emot bryggan, 1774, inhuggen horisontel linie, hvilken antages hafva legat i vattenytan. Däröfver finnes inhugget »d. 21 Aug. G. 1774», hvilket väl får antagas hafva afseende därpå, att riksens ständer samma dag två år förut på rikssalen i Stockholms slott

besvuro den genom revolutionen införda nya regeringsformen. Öfver denna inskrift finnes en kunglig krona.

Ehuru man alldeles icke vet, huruvida detta märke skall, då det höggs, hafva angifvit sjöns högsta, lägsta eller medelvattenstånd, antages det dock ligga 1,13 m. öfver det nuvarande lägsta, men om hvars rätta läge icke heller man vet någonting med säkerhet.

Märket på Ledskär, som ligger sydost om Rata skär, är äldre, ty det inhöggs 1749 af den framstående vetenskapsmannen Sam. Chydenius* och består af tre små linier, på något afstånd från hvarandra, hvilka enligt uppgift sammanföllo med den dåvarande vattenytan, hvaremot den nuvarande lägsta antages ligga 1,260 m. under samma märke. Oväntadt är, att ingen af de lärda män, som sedan dess besökt dessa märken, kommit på den tanken att genom en afvägning utröna deras inbördes höjdlägen, då man åtminstone kunnat få veta något om saken; nu har man endast obestämda uppgifter till stöd för den antagna vattensänkningen.

Af hvad ofvan anförts framgår emellertid, att vattenminskningen skulle under loppet af ett århundrade hafva varit omkring dubbelt större i Umeåtrakten än i Stockholm.

* Han sysselsatte sig med bland annat strömrensningar i Finland. Det var under en sådan förrättning han drunknade 1757 i Kumo älf.

Huru oväntadt ett sådant förhållande än må synas vara, kan dock därför finnas en förklaringsgrund, bestående i den ofantliga vattenmängd, som tillföres Östersjön af älfvarna norr om Qvarken, som är föga mera än 40 km. bred, medan Bottniska viken söder därom är mycket bredare, hvadan detta vatten har en vida större yta att utbreda sig öfver söder än norr om Qvarken.

Denna må emellertid nu vara huru som helst, men tydligt bör vara, att vattenytan i Östersjön icke kan blifva lägre än den i världshafvet. Af en af A. Börtzell 1870 verkställd afvägning tvärt öfver den skandinaviska halfön mellan Sundsvall och Levanger framgår nämligen, att vattenytan på det förra stället ligger 1,13 m. högre än medelvattenytan på det senare. Enligt de af P. G. Rosén verkställda precisionsafvägningarna, framgår åter, att medelvattenytan vid Hållö i Bohuslän ligger 0,23 m. lägre än den i Stockholm. Omöjligt är det icke, då sistnämnda afvägningar komma att verkställas mellan Sundsvall och Levanger, att Börtzells afvägningar vinna bekräftelse.

En självregistrerande pegel finnes nu vid Ratan i verksamhet från och med 1892, hvarför, om åtskilliga år, visshet i denna sak kan förväntas.

*

Då Qvarken har körbar is, är rörelsen mellan Vasa och Umeå mycket liflig, med mången gång

ända till 100 hästar om dagen, hvilken rörelse företrädesvis omfattar smör för vidare försändning till Göteborg samt äfven andra lifsförnödenheter. Antagligt är, att denna rörelse kommer att vinna i liflighet efter fullbordandet af bibanan till Vännäs. Vasa står, som kändt är, i förbindelse med det finska järnvägsnätet.

Det var denna väg ryssarna begagnade, vintern 1809, för att tåga öfver till Sverige och slå sig ned i Umeå. På Holmön möttes de emellertid af en mindre svensk postering, som visserligen måste draga sig tillbaka, men dessförinnan tvang dem att tillbringa en natt på isen i trettio graders köld.

Följande sommar skulle svenskarna drifva dessa ovälkomna gäster ur landet, och för detta ändamål ditskickades en icke obetydlig truppstyrka, som landsteg vid Ratan den 17 augusti, hvarefter de på väg till Umeå stötte på ryssarna vid Säfvar, den 20 augusti. Ehuru svenskarna voro 9,000 man, men ryssarna endast 5,000, blefvo de förre dock trängda tillbaka till Ratan, där de åter inskeppades den 22 augusti. Svenskarnas anförare var G. Wachtmeister, som begick fel, så stora att han tydligen visade sig icke vara saken vuxen.

Sveriges försvar är nu vida bättre ordnadt än då och blir, med de stora anslagen och sin goda generalstab, det än mera för hvarje år. Norrlands dragonregementes förläggning till Umeå, ett i allo lyckligt val, är därpå bland många andra

ett bevis. Ratans hamn är, som kändt torde vara, den kanske förnämsta af de många, som finnas i Norrland. Den är äfven i strategiskt hänseende af en icke ringa vikt.

V.

Från Umeå till Luleå.

Afstånden i Norrbotten äro dryga. En resa mellan Umeå och Luleå, ehuru företagen med det snabbgående ångfartyget Luleå, kräfver detta oaktadt mera än ett dygn.

Huru utmärkt detta fartyg med sin goda mathållning än är, skulle färden, som nästan öfverallt går öfver öppen sjö, dock hafva blifvit något enformig, därest man icke haft tillfälle att därunder samspråka med fartygets befälhafvare, kaptenen E. Fant, som, särdeles angenäm och tydligen väl hemmastadd i sitt yrkes alla detaljer, lämnade mig flera goda upplysningar om i Norrbotten rådande förhållanden.

Han tillhör en ursprungligen finsk, från Fantas gård i Österbotten (däraf namnet) härstammande släkt, hvaraf flera dess medlemmar gjort sig här i landet väl kända i kyrkans och vetenskapens tjänst.

Den förste, mera kände af dem var M. Fant, som 1754 slutade sina dagar som kyrkoherde i Eskilstuna.

Hans son, E. M. Fant, professor i historia vid Upsala högskola, var en flitig forskare, som ägde en omfattande insikt i fäderneslandets häfder, hvarför jag understundom rådfrågar hans skrifter, af hvilka särskildt torde kunna framhållas första delen af »Scriptores Rerum svecicarum Medii Aevi». Men han var hemmastadd äfven på det teknisk-historiska området; därom vittnar hans »dissertatio de canalibus et cataractis in Svecia generatim, speciatim vero Strömsholmensibus», eller en afhandling om svenska kanaler i allmänhet och särskildt Strömsholms.

Jag anhåller om ursäkt för denna lilla afvikelse från ämnet, hvartill kapten Fant är orsaken.

*

På väg till Luleå gjorde ångbåten en kort påhälsning i Piteå, som ligger vid Pite älf 10 km. från hafvet. Inloppet dit, kalladt Pitsundet, är på båda sidor omslutet af två väldiga hamnarmar af sten, på det älfvens vatten, sålunda hopträngt, skall kunna förekomma uppgrundningen. Förslaget är uppgjordt af numera aflidne öfversten A. E. v. Sydow. Vattendjupet är 4,6 m.

Staden, som erhöll sina första privilegier 1621, låg då vid landsförsamlingens kyrka, men flyttades, 1668, till sin nuvarande, för sjöfarten bättre belägna, plats.

Plundrad af ryssarna redan 1716, och af dem fullständigt ödelagd 1721, har den sedan dess, i likhet med öfriga norrländska städer, fört ett tynande lif, hvilket under de senaste femtio åren dock väsentligen förbättrats. Invånareantalet var 1850 endast 1,405, men uppgick 1895 till 2,730. Man hoppas att snart få en järnväg därifrån till stambanan.

Stadens sjöfart är jämförelsevis ganska liflig. Antalet ankomna och afgångna fartyg uppgick nämligen 1894 till 858 med 326,308 ton, af hvilka 351 med 145,088 ton voro ångfartyg. Trä är förnämsta utförselvaran, hvaraf 1895 skeppades 23,239 standard, förutom splittved och sparrar.

Hvad som i Piteå ådrager sig uppmärksamheten är, såsom det vill synas, ett för de två norra länen afsedt synnerligen väl ordnadt hospital för 300 patienter. Hela anstalten förfogar öfver ett område af omkring 98 hektar.

Efter omkring 4 timmars resa från Piteå kommer man till Tjufholmssundet, som bildar södra inloppet till Luleå.

Detta var förut krokigt, och länge envisades man med att genom mindre rätningar förbättra detsamma. Slutligen insågs emellertid att en rak farled äger företräde framför en krokig, hvarför man grep sig an att göra densamma fullkomligt rak med en bottenbredd af 30 m., och på samma gång öka dess djup till 7 m., på det de ångbåtar, som lasta malm i Luleå, må därstädes kunna gå fram.

Då Lule älf flödar — där kunna understundom, såsom i år, komma två års vinternederbörd på en gång — har vattnet därstädes en hastighet af ända till 8 knop eller omkring 4 m. i sekunden, hvarigenom vattenhvirflar uppkomma, företrädesvis i norra mynningen. De långa ångfartygen hafva då svårt för att styra rätt, hvarför de lätt stöta mot sidorna och blifva läck.

En sådan tilldragelse af en mera olycksdiger beskaffenhet inträffade sistlidna år, då engelska ångfartyget Wilton grundstötte och sjönk midt i farleden. Det upptogs visserligen af bergningsbolaget Neptun, som, då ersättning därför icke erlades, lät det åter sjunka i hamnen, där det ännu ligger med en del af skrofvet öfver vattenytan, strax norr om järnvägens kaj. Det lär nu vara såldt för 450 £ och skall tagas upp.

Vid ankomsten till Luleå beslöt jag icke fortsätta med ångbåten till Haparanda, där föga kunde vara att iakttaga, utan gick i land och tog in på hotell Wibell, som kan förordas. Bland medföljande passagerare var äfven en ständigt berusad lapp, som, då han talade, blandade ihop lappska, finska och svenska. Han var en vedervärdig företeelse, som, tagen ensam för sig, skulle gifva stöd för en resande engelsmans drastiska anteckning i sin dagbok, att han förut icke sett några djur så liknande människor som lapparna.

*

Luleå, belägen på en halfö i Lule älf, där kallad Luleåfjärden, har en utmärkt god och rymlig hamn. Redan Johan III och Karl IX ärnade därstädes anlägga en stad, som likväl först 1621 erhöll privilegier, då den började byggas vid Gammelstaden, rundt kring den därvarande uråldriga landskyrkan; men flyttades redan 1649 till sin nuvarande plats, som upptager en yta af omkring 50 hektar, medan stadens hela område är 4,000.

Stadens utveckling gick, om möjligt, trögare än grannstädernas. Många gånger härjad af eldsvådor och plundrad af ryssarna 1716, har den, likasom de andra norrländska städerna, hindrats i sin utveckling af det först 1765 upphäfda handelstvånget.

Större delen däraf lades i aska i juni 1887. Den är likväl nu åter uppbyggd efter en ganska god stadsplan, men stenlagda gator har man ännu icke förskaffat sig. Ingen af Norrlands städer har så hastigt utvecklats som denna. Folkmängden, som 1860 var endast 1,543 uppgick nämligen 1885 till 3,306 och 1895 till 6,822. Den har under de senast förflutna tio åren således mer än fördubblats, närmast en följd af järnvägen därifrån till Gellivara, hvartill jag längre fram vill återkomma.

Sjöfarten är mycket liflig. Dit ankommo och därifrån afgingo 1894 icke mindre än 1,416 fartyg med tillsammans 886,558 ton, af hvilka 1,131 med 849,376 ton voro ångfartyg, hvaraf i utrikesfart 473 med 602,847 ton. På hvart och ett af dem komma i medeltal således 1,273 ton, hvaraf fram-

går, att de varit ovanligt stora, men så funnos bland dem de, som lastat ända till 4,500 ton järnmalm.

Malmutförseln uppgick 1894 till 525,728 ton, men sjönk 1895 till 384,006 ton, hvartill orsaken var, att köparna af malmen gjorde svårighet vid att afhämta hvarom aftal träffats. Detta hinder synes numera vara undanröjdt, ty den 1 augusti i år hade redan skeppats omkring 340,000 ton och den 1 november vid sjöfartens slut icke mindre än 622,245 ton. Till en jämförelse med skeppningen af malm från andra ställen kan anföras, att under först nämnda två år skeppades från Oxelösund motsvarande 289,267 och 393,685 ton, samt från Stockholm och Vesterås tillsammans 15,922 och 22,218 ton. Från Oxelösund hade skeppats den 1 november i år 444,752 ton. På Lule älf nedflottas årligen 300,000 à 400,000 timmer.

Af plank och bräder skeppades 1895 från Luleå 13,983 standard, hvaraf 9,181 af aktiebolaget Bodträskfors. Numera flottas närmare 150,000 sågtimmer dit, eller egentligen till Altappens såg, från Kemi älf i Finland. Tjärutförseln uppgick 1894 till 434,834 kg.

Hvad som i Luleå mest ådrager sig uppmärksamheten är icke dess vackra nybyggda kyrka, som af brist på penningar dock fått hvalf af trä i stället för af sten, utan Svartökajen, hvarest den från Gellivara kommande malmen aflastas, dels omedelbart på fartyg, dels ock för uppläggning.

Lastningen enligt det först nämnda sättet försiggår från en ovanligt hög och 200 m. lång omedelbart vid kajen varande viadukt, på hvilken, medelst ett 1,030 m. långt järnvägsspår sex vagnar i sänder utskjutas af ett lokomotiv. På hvarje vagn, som har tre axlar och lastar 25 ton, finnes i bottnen en lucka, som lätt kan öppnas, då malmen i ett ögonblick störtas först i en ränna och sedan därifrån i fartygets lastrum.

Till följd af, dels tillfällig brist på fartyg, dels ock emedan malm måste vintertiden läggas upp för framtida lastning, finnas särskilda anordningar, hvilka taga i anspråk stort utrymme och en icke ringa del af de omkring 7,700 m. långa spår, som, förutom det redan omnämnda, finnas på det omkring 1,200 m. långa och 270 m. breda stationsområdet.

Från vagnarna, införda på dessa spår, lossas och uppläggas malmen, hvilken, då den skeppas, åter lastas därpå medels en sinnrikt anordnad stor skopa, som drifves med ångkraft.

De sålunda lastade vagnarna föras därefter till en storartad, vid kajen stående hissinrättning, äfven kallad elevator, som medels hydrauliska pressar lyfter tre vagnar i sänder så högt, att malmen kan från denna kran, på samma sätt som vid viadukten, störtas i fartyget.

På detta sätt kunna 5,000 till 6,000 ton dagligen lastas med en kostnad, i ett för allt, af omkring 50 öre pr ton, hvilken dock synes vara för hög och bör kunna nedsättas, och detta så mycket

mera, som fyra man pläga, utan anlitande af skopan, på två timmar kunna lasta en vagn för 2 kr. 50 öre.

Det hela är onekligen storartadt och slår an vid första påseendet. Vid närmare tagen kännedom däraf finner man dock att där, likasom på många andra ställen, icke allt som glimmar, därför är guld.

Genom det höga fallet smulas nämligen den, redan i och för sig lösa, malmen mer än skäligt är, hvaraf köparen vet att begagna sig för att trycka ned priset. Anordningarna därför äro delvis gjorda af engelska ingeniörer på sätt brukas vid stenkols- och annan dylik lastning. Vid Bilbao i Spanien är nämnda olägenhet förekommen och därtill med betydligt mindre lastningskostnad än i Luleå. I Oxelösund förekommer icke heller denna olägenhet, men där behöfver man icke heller handskas med så stora malmmängder, som i Luleå.

Äfven i andra hänseenden är lastplatsen icke fullt tillfredsställande, hvarför bolaget Gellivara malmfält föreslagit, att söder om Svartöberget anordna en 320 m. lång och 200 m. bred upplagsplats för 400,000 ton, dit ett 2,200 m. långt spår, tagande sin bötjan redan 220 m. norr om Luleå station, skulle ledas. Hela anläggningen är beräknad att kosta 150,000 kr. Då äfven staten skulle däraf hafva fördel, bör man kunna hysa skälig förhoppning, att denna anläggning snart kommer till stånd.

Malmfrakten från Gellivara är, då minst 600,000

ton forslas, 3 kr. pr ton. Priset f. o. b. beräknad efter malmens järnhalt är omkring 7 kr. och utfrakten 5 mark till Stettin och 6 mark till Rotterdam, allt pr ton.

*

Tegnér skildrar nordens högsommarnatt med de poetiska orden: det är ej natt, det är ej dag, det väger mellan båda. Ju längre norrut man kommer, desto mera finner man dock, att dagen allt mera och mera inkräktar på natten, så att af denna slutligen finnes ingenting kvar.

För att under sådana förhållanden icke blifva alldeles bortkommen och kunna följa med sin tid, som det heter, tager man naturligtvis till råds den af vetenskapsakademien »med uteslutande privilegium» utgifna almanackan, som är närmast till hands, eller den för Stockholms horizont, hvars polhöjd är $59^0\ 20'\ 30''$. Jag blef emellertid icke klokare för det.

Snart nog fann jag nämligen, att den icke alls stämde med tiden, och då, enligt hvad kändt är, almanackor utgifvas äfven för Göteborgs och Lunds horisonter, mellan hvilken senares och Stockholms polhöjder skillnaden är $3^0\ 38'\ 30''$, så föreställer jag mig att för Örnsköldsvik, som ligger i närheten af 63:e breddgraden, äfven skulle finnas en almanacka.

Därstädes hade man emellertid aldrig hört talas om någon sådan, och enahanda var förhållan-

det i så väl Umeå som Piteå. I Luleå var jag emellertid lyckligare, ty där funnos sådana för Haparandas horisont, hvars polhöjd är 65° 50′ 50″.

Nu tänkte jag, att alla svårigheter att hålla reda på tiden voro undanröjda; men därutinnan blef jag besviken, ty af artighet för därvarande finsktalande befolkning var almanackan skrifven på finska, ett språk, som jag icke förstår. Till min öfverraskning fann jag äfven en annan, men denna var skrifven på lappska språket.

En i finskan språkkunnig man hjälpte mig dock tillrätta i afseende på själfva språket; men snart fann jag detta icke vara nog för att förstå den lilla boken.

Jag önskade nämligen af lätt insedda skäl få veta huru tids vid sommarsolståndet solen går upp och ned i Haparanda, då till min öfverraskning jag fann att solens uppgång ägde rum kl. 11 t. 50 m. eftermiddagen, men att dess nedgång skulle försiggå kl. 11 t. 1 m. förmiddagen, hvilket jag icke kunde finna annat än vara på tok, alldenstund solen synbarligen lyste hela dagen, från tidigt på morgonen till sent på aftonen.

I afseende på tiden blef jag således än mera förbryllad än förut, då jag vid almanackans närmare studerande fann att Haaparannan, som det heter på finska, ligger »24 1/3 ajan-min. idän pohjan puolella Tukholman Observatoriumia», d. v. s. 24 1/3 tidsminuter öster om Stockholms meridian. Då nu denna åter ligger 12 tidsminuter öster om den meridian, som går fram i närheten af Nora i Örebro

län, och angifver medeltiden för hela landet, så började jag förstå, att tiden i Haparanda är angifven efter icke dess meridian, utan efter den öfver Nora samt följaktligen, om till den för Haparanda uppgifna tiden läggas 36′ 20″, så skulle jag få den rätta tiden för solens upp- och nedgång i Haparanda, hvarest solen ofvannämnda dag således går upp 26 minuter 20 sek. efter midnatt, men ned kl. 11 t. 37 min. 20 sek. på aftonen. Hon lyser således oafbrutet i 23 t. 11 min., men vintertiden är kortaste dagen endast 2 t. 31 min. Hon har således icke där någon normalarbetsdag, och för öfrigt icke i hela Sverige, utan rättar sig, likasom hvarje förståndig människa, efter omständigheterna.

Huruvida den svenska, om ens den finska befolkningen rätt förstår en sådan almanacka, vill jag lämna därhän.

Då södra Sverige bestås med två almanckor, vill det synas vara icke för mycket, om norra Sverige erhölle åtminstone äfven en på svenska och i sådant fall för Haparandas horisont, för så vidt man icke skulle bestå Örnsköldsvik, eller Sundsvall, som ju skall vara något förmer, äfven med en. En på svenska skrifven almanacka för Haparandas horisont skulle naturligtvis väsentligt bidraga till att i dessa nordliga trakter göra vårt språk mera kändt, än hvad nu är förhållandet. Därpå synes den lärda akademien emellertid icke hafva tänkt.

Den lapska almanackan var lika obegriplig

i afseende på tiden. Däri förekommer emellertid dock en uppgift om solens upp- och nedgång i Hernösand, hvilken var mera begriplig, ty där går solen upp vid sommarsolståndet kl. 1 t. 51 m. på morgonen och ned kl. 9 t. 47 m. på aftonen. Orsaken därtill är den att Hernösand ligger på ungefär samma meridian som Stockholm.

Till en jämförelse kan anföras att i Stockholm är längsta dagen 18 t. 32 min. och den kortaste 5 t. 56 min.

VI.

Från Luleå till Gellivara.

Järnvägen mellan dessa två ställen är 204 km. lång, förutom den 7 km. långa bibanan från Gellivara till Malmberget. Vid Boden, 36 km. från Luleå, tillstöter den 1,144 km. långa norra stambanan, som i närheten däraf går öfver Lule älf på en bro med tre väldiga spann, hvaraf det längsta är 62 meter. Den är så till vida en märkvärdighet, att därpå kunna färdas äfven andra åkdon, hvilket förut, åtminstone här i landet, har ansetts medföra fara för järnvägsrörelsen.

Då man ser de långa, af ända till 35 vagnar sammansatta järnvägstågen, skulle man knappast kunna tro, att en tid funnits, då malm från Gellivara forslades med ren och akja, hvarje sådan med högst 125 kg.

En därpå grundad bruksrörelse kunde naturligtvis icke bära sig, hvarför man tänkte på en farled, bestående dels af en omkring 90 km. lång

järnväg från Gellivara till Norrvik, midtemot Storbacken vid Lule älf, dels ock med begagnande af denna senare, som därifrån till Luleå är, på en längd af 160 km., afbruten endast på två ställen, Eds fors och Hedens fors, af hvilka den förra är 3 km. lång, med 22,6 m. fall, hvaremot den senare, som ligger midt för Boden, håller 8 km. i längd, med ett fall af 17,3 m. De för malmfrakterna erforderliga pråmarna, hvar och en afsedd att lasta 58 ton, skulle på lutande plan föras förbi nämnda forsar. De sammanlagda kostnaderna därför beräknades till 1,500,000 kr., hvartill beviljades ett statsbidrag af 852,000 kr. Sedan omkring en million kr. därpå blifvit nedlagda, hvaraf 500,000 kr. voro statsbidrag, afstannade emellertid hela företaget. Spår af kanalen synas ännu vid Hedens fors. Det är vid detta fall d:r de Laval ämnar anlägga ett stort järnförädlingsverk för att på elektrisk väg smälta malm från Gellivara.

Hvad sålunda för mer än 30 år sedan föreslagits till samfärdselns förbättrande mellan Gellivara och hafvet torde nog hafva motsvarat den tidens anspråk. Dessa hafva emellertid sedan dess vuxit, hvarför på goda skäl kan antagas, att, därest nämnda farled kommit till stånd, den sannolika följden blifvit järnvägens fortsättning från Norrvik till Luleå. Dess hela längd hade emellertid då blifvit 290 km., medan den nu är med bibanan endast 211. Man bör således icke beklaga, att det första förslaget gick om intet.

Hela trakten från Luleå till och omkring

Boden är ovanligt tätt befolkad. I Öfver- och Neder-Luleå socknar finnas, förutom 6,000 invånare i Luleå stad, icke mindre än 20,000 personer, hvilka nästan uteslutande lefva af landtbruk. I betraktande af därstädes liggande vidsträckta, ännu ouppodlade marker med deras utmärkt goda, men illa skötta jord, bör lätt kunna inses, att trakten därstädes kan föda en vida större folkmängd, i synnerhet om de Lavals planer, såsom man bör hoppas, gå i verkställighet.

*

I föregående skildringar har omnämnts, huruledes på 1720-talet Stockholm och Gefle räddades genom befästningarna vid Vaxholm och Fredriksskans från plundring och brand. Öregrund och alla norr om Gefle liggande städer lyckades däremot icke undgå ett sådant öde, som äfven öfvergick Norrköping, Nyköping och Södertelge samt ett stort antal bruk och gårdar.

Landet var då, och äfven långt därefter, emellertid allt för vanmäktigt för vidtagande af några mera kraftiga åtgärder till sitt försvar, och under hela den så kallade Frihetstiden, då man alltjämt skränade om frihet och de båda partierna, Hattar och Mössor, brottades om makten, råkade så väl landt- som sjöförsvaret i lägervall.

Först efter något återvunna krafter kunde Sveaborgs fästning anläggas, men sedan denna jämte hela Finland gått förlorad år 1809, måste,

huru stor penningbristen än var, dock något göras för det gamla Sveriges försvar, hvarom en påminnelse erhölls samma år, genom ryssarnas landstigning och framfart i Umeåtrakten.

Behofvet af en förrådsfästning gjorde sig då hufvudsakligast gällande. Denna blef Karlsborg, som började byggas redan 1820. Därnäst följde, på 1830-talet, de nya befästningarna vid Vaxholm, hvilka sedan dess blifvit än mera stärkta genom fästet Oscar-Fredriksborg. Vidare har man, för att icke tala om befästningarna vid Karlskrona, gjort en god början till erhållande af ett kraftigt sjöförsvar, utan att därvid hafva glömt landtförsvaret, och slutligen har blicken riktats på det hittills förbisedda och fordom illa behandlade Norrland, hvars stora värde man först under de senaste årtiondena börjat rätt inse och uppfatta. Där finnes mycket att taga vara på, och landet är mäktigt en stor utveckling, vida större, än mången, obekant med förhållandena, föreställer sig.

Landet ligger emellertid öppet mot den östra riksgränsen, och den numera finska staden Torneå ligger på svenska sidan om Torne älfs hufvudgren. Strax därinvid ligger Haparanda, vid en mindre älfgren 4 km. från mynningen. Större djupgående fartyg kunna dock icke gå dit upp, utan måste ankra vid Salmis. Lätt bör kunna fattas, att blefve denna mindre älfgren upprensad, skulle stora fördelar tillskyndas Haparanda, på samma gång den lilla älfven blefve hufvudgren,

hvad den fordom har varit, och således en vida naturligare gräns än den nuvarande.

Järnvägsnätet har på finska sidan hunnit norrut till Uleåborg, hvarifrån afståndet till Torneå är ungefär lika stort som från Boden till Haparanda. Den, som först kommer dit med sin järnväg, har fått öfvertaget. För Sverige är detta af synnerlig vikt, emedan där varande svenska, men detta oaktadt finsktalande, befolkning då kommer att, närmare än eljes, dragas med sina angelägenheter till den svenska sidan och småningom vänjas vid att begagna det svenska språket. Hvad en järnväg därvid kan åstadkomma är förvånande. Gellivara, hvarest förut endast finska och lapska talades, men nu nästan uteslutande svenska, är därpå ett exempel.

Man är därför betänkt på att från Boden fortsätta norra stambanan till Torne älf, men hvarest där?

Man har talat om Haparanda, men alldenstund hela norra stambanan har fått, och detta med rätta, en riktning, som, på samma gång den i strategiskt hänseende är den rätta, icke därför förbiser de statsekonomiska krafven, så bör väl icke, utan mycket tvingande skäl, en sådan grundsats öfvergifvas för den del af järnvägen, som, mera än någon annan del, kan blifva utsatt för att af fiendes hand förstöras.

Den rätta riktningen synes därför otvifvelaktigt vara öfver Forsbyn vid Kalix älf till Korpikylä, som ligger omkring 35 km. norr om Haparanda.

Uppenbart är att de rika och tätt bebyggda ådalarna utefter Råne-, Kalix- och Torneälfvarna skola af en sådan järnväg hafva vida större nytta än af en kustbana.

En bibana från Korpikylä till Haparanda kommer naturligtvis då äfven att byggas, i hvilket hänseende staden icke blir sämre lottad än alla de andra norrländska städerna, hvilka äga bibanor till stambanan, med hvars riktning de utan tvifvel äro vida mera belåtna, än hvad de skulle vara med en kustbana.

Ehuru de svenska och finska järnvägarna således skulle mötas i Haparanda—Torneå, är detta förhållande dock icke af den farliga betydelse man velat tillmäta det samma. Förhållandet är nämligen, att spårvidden i Finland är 1,539 m., men i Sverige 1,435 m. Man kan således icke begagna hvarandras rullande materiel och således icke omedelbart åka från det ena landet in i det andra.

*

Torne älf äger allt för många lätt öfvergångbara ställen för att, äfven med en ganska stor styrka, kunna med utsikt till framgång försvaras. Öfvergångsställena vid Kalix älf äro visserligen något färre, men detta oaktadt tillräckligt många, för att kunna besätta alla med behörig styrka, och ungefär samma förhållande är rådande vid Råne älf. Ett ställe, som äger alla för ett lyckligt försvar erforderliga egenskaper, och dessa af så fram-

stående art, att något motstycke därtill helt säkert saknas i hela landet, är åter Boden.

Därstädes utbreder sig nämligen mellan Buddbyträsk, Svartbyträsk och Lule älf ett omkring 5 km. långt och 2 à 3 km. bredt lågland med, förutom Bodens station, de rika byarna Svartbyn, Svartbjörnsbyn, Buddbyn, Vittjärv och, på andra sidan älfven, Heden. På ett afstånd, växlande från 3,5 till 6 km. från medelpunkten för dessa byar, ligga bergsspetsar likasom i en krans däromkring, hvilka höja sig 70 till 90 m. öfver det nedanför liggande låglandet. Alla hafva namn. Grufberget, Åberget, Gammalengesberget och Mjösjöberget kallas de, som ligga på östra sidan. På den västra däremot uppträda Rödberget och Paglaberget och på den norra Öngårdsberget, Degerberget och Leåkersberget. Af dem behöfva fem, men troligen icke flera, befästas på samma sätt som Vaberget vid Karlsborg, ty med långskjutande kanoner behärskas från dem ej blott alla dit ledande eller möjligen blifvande vägar äfvensom Lule älf och tillträdet till bron, utan därjämte hela den nedanför liggande marken, hvarest en truppstyrka af minst 50,000 man icke saknar utrymme för sina rörelser.

En redogörelse för de taktiska anordningarna vid försvaret af en sådan befästning är i en skildring, sådan som denna, icke på sin plats. Så mycket torde dock kunna framhållas, att den är afsedd att begagnas ej blott såsom ett säkert ställe för upplag af krigsförnödenheter af alla slag samt för en i

lugn verkställd mobilisering af norra Sveriges stridskrafter, utan äfven såsom ett spärrfäste, som hejdar en inträngande fiende och hindrar honom att våga sig längre söderut.

Boden är Norrlands lås. Den, som där är herre, han är ock herre i Norrland, hvarför det bör befästas. Sverige bör aldrig blifva den anfallande, men det kan anfallas, och man kan söka tvinga det att öfvergifva sin neutralitet, men är man då väl rustad, får man vanligen vara i fred. Sådana rustningar kosta vida mindre än krig och därmed följande lidanden.

Befästningarna med bestyckning, ammunition, kaserner, förrådshus och elektrisk belysning af hela fästningsområdet kunna antagas komma att kosta omkring 7 millioner kr. För att bespara detta belopp bör man sannerligen icke utsätta sig för att i en hastig vändning förlora hela Norrland. Fosterlandsvännen bör därför kunna hoppas, att Bodens befästande snart blir en verklighet.

För befrämjande däraf har Svenska kvinnoföreningen till fosterlandets försvar, som gifvit 100,000 kr. till Vabergets befästande, jämte föreningen för Norrlands fasta försvar redan inköpt ej blott de ofvan nämnda bergsspetsarna samt däromkring liggande sluttningar, utan äfven den skogs- och odlade mark, som för samma befästningar erfordras.

På väg till Gellivara slutar det odlade och tätt bebyggda landet redan vid Holmfors, 10 km. från Boden, men ännu 9 km. längre bort, eller till

Ljuså, finnes bygd med utmärkt god, men ännu icke odlad jord.

Norr därom vidtager åter, ända till närheten af Gellivara, en mycket ödslig trakt, som till största delen upptages af ändlösa myrar, hvilka i allmänhet äro föga mera än en m. djupa och innehålla en god bränntorf.

De kunna jämförelsevis lätt torrläggas, men äro icke därför genast odlingsbara, ty först måste jorden undergå ett slags förvandling, som lättast åstadkommes genom att, efter torrläggningen, låta björkskogen växa upp, hvilket den äfven gör. Därigenom skulle äfven frostländigheten väsentligen minskas och kälen icke sitta kvar i jorden från det ena året till det andra, hvilket icke så sällan inträffar. Marker finnas dock, som genast duga att odla. De äro jämförelsevis små i förhållande till myrarna, men detta oaktadt stora nog att kunna gifva uppehälle åt en icke ringa befolkning.

De enda afbrotten under den enformiga, 149 km. långa färden mellan Ljuså och Gellivara — då förutom mygg och knott i oändlighet inga andra lefvande djur sågos än en räf, en ko och en vilsekommen ren — voro de på långa afstånd från hvarandra liggande järnvägsstationerna med sina vackra planteringar och småodlingar, hvilka visa, hvad därstädes kan, dock med åtskilligt arbete, åstadkommas. En riktig öfverraskning är en af öfverste Bergman på andra sidan sjön vid Sandträsks station uppförd villa, som emellertid synes vara alltför storslagen för att ligga inom Lapp-

marksgränsen. Därstädes finnes äfven en större odling på en därför kanske mindre tacksam jord, men där man likväl lyckats visa, hvad, med ett visst förakt för penningen, kan åstadkommas.

Midt i en vidsträckt myr finnes bredvid järnvägen en tafla, hvarå namnet »Polcirkeln» är måladt, norr hvarom solen således icke går ned vid sommarsolståndet, men icke heller upp vid vintersolståndet. Strax norr därom ligger, dock på fast mark, en lika benämnd station, som så tillvida är märkvärdig, att därifrån afsändas helt säkert flere bref än från alla de andra småstationerna tillsammans. De flesta resande pläga nämligen där inlämna bref för att med stationens namn få dem afstämplade.

Gellivara station ligger 360 m. öfver hafvet vid ett mindre vattendrag, som på finska kallas Vasarajärvi eller på svenska Hammarsjön, på hvilken utflykter kunna företagas med en där stationerad mindre ångbåt. För föga mera än tio år sedan var stället endast en tarflig lappby med en ännu bibehållen gammal lappkyrka, men järnvägen har, likasom genom ett trollslag, därstädes förändrat allt. Platsen har numera regelbundna och väl bebyggda gator samt en ganska liflig rörelse.

Där finnas, förutom bolagets »Gellivara malmfält» ståtliga, af vackra planteringar omgifna villa Fjellnäs, tingshus, skolhus, ett storartadt stationshus och ett än större hotell, som på goda skäl gör anspråk på att vara utmärkt och hvars värdinna talar, förutom flera främmande språk, äfven ryska.

En ryss uppträdde där också, men af tämligen fredlig natur. Han gick nämligen och sålde glace, som förvarades i en på hufvudet buren bytta. Tack vare den starka värmen, hvilken sällan sjönk under 30 gr. C., då jag var där, hade glacen en strykande afsättning. Om vintern kan man i stället understundom få ända till 40 gr. kallt. Där uppträdde äfven en positivhalare med sin apa, som ådrog sig den barfotade barnskarans synnerliga uppmärksamhet.

Gellivara är med ett ord på väg att blifva, kanske snart nog, en stad, som möjligen kan finna för godt att en vacker dag vilja mäta sig med själfva Luleå. Socknen har redan nu ett större invånareantal än nämnda stad.

Omgifningarna äro storartade. Sydost därom ligger Gellivara-Dundret, som reser sig 823 m. öfver hafvet och således 463 m. öfver järnvägens stationsplan. Berget är öfverst kalt, dock grönt men med ett och annat inbäddadt snöfält. Färden dit upp kräfver två timmar, och från turistföreningens därvarande hydda, hvarest man kan få en kopp godt te, synes midnattssolen under mera än en månads tid. Utsikten därifrån är storartad och enastående.

Det första malmtåget från Gellivara kom till Luleå den 12 mars 1888.

De många vedervärdigheter denna af ett engelskt bolag byggda järnväg haft att bekämpa, innan den 1891, för omkring sju millioner kronor, inlöstes af staten, torde saklöst få förbigås. Den var då

i ett mycket ofullständigt, men har sedan dess blifvit försatt i ett utmärkt godt skick. Dess kostnad torde nu uppgå till omkring 9,500,000 kr. eller 45,000 kr. per km., hvilken måste anses vara särdeles låg. Den gifver nu goda inkomster, hvilka, 1895, för fraktade 600,000 ton malm uppgingo till 1,800,000 kr. eller 1,4218 öre per km. ton.

*

Gellivara malmberg omtalas första gången 1701, och då i en bergmästares berättelse; men inmutningen därstädes skedde först 1745. Sedan dess har det haft flera olika ägare, hvaraf den märkligaste var den fosterlandsälskande mannen friherre S. G. Hermelin, som åren 1799—1810 därstädes utvecklade en otrolig verksamhet för åstadkommande af en järnhandtering och ett tillgodogörande af Norrlands naturliga rikedomar. Hans kraft bröts emellertid af ekonomiska svårigheter, hvarför han måste sälja sina egendomar, hvilka därefter åter några gånger bytte om ägare. De såldes 1818 till konung Karl XIV Johan, som därpå gjorde stora förluster, hvarefter de ärfdes af konung Oscar I, som 1855 sålde dem till grosshandlarna V. Kjellberg och P. Kleman, hvilka 1864 sålde dem till »The Gellivara company limited», som gjorde det omnämnda försöket att kanalisera Lule älf. Då icke heller detta bolag kunde behålla egendomarna, som bland annat innehöllo ofantligt stora privilegiiskogar, öfverlätos de 1869 till ett nytt bolag, kalladt

»The new Gellivara comp. lim.» Detta anlade bland annat vid Altappen ett storartadt vals- och manufakturverk, men sysselsatte sig dock mest med skogsafverkning. Slutligen inköptes självfva Malmberget 1888 af bolaget »Gellivara malmfält», som bildades af öfverste C. O. Bergman och konsul G. E. Broms m. fl.

Enär järnväg till Gellivara då redan fanns, kunde nämnda bolag uteslutande ägna sin verksamhet åt malmbrytning. Bolagets aktiekapital är 2 millioner kr., hvartill kommer ett obligationslån å 7 millioner kr.

Malmbrytningen uppgick 1895 till mer än 600,000 ton — så mycket forslades åtminstone till Luleå — eller 30 proc. af landets hela malmbrytning. I år torde den uppgå till närmare 1,000,000 ton. På stället finnas nu omkring 5,000 personer, hvaraf 2,000 äro arbetare, hvilka alla äro, på bolagets bekostnad, olycksfallsförsäkrade. Deras aflöning, som växlar från 3 kr. 50 öre till 4 kr. per dag och däröfver, utbetalas hvar fjärde vecka. Ett stort elektricitetsverk finnes för åstadkommande af belysning och kraft i och för malmuppfordringen. Vidare finnas kyrka, skolor samt samlingssalar och läsrum för arbetarna. Bostäder har bolaget äfven byggt för dem och bygger fortfarande, men ännu är icke behofvet däraf fylldt.

Vid hvarje aflöning, som uppgår till 150,000 kr. och däröfver, infinna sig ett stort antal försäljare af en mängd varor, men äfven fasta landt-

handlande finnas, hvilka med eller utan tillstånd slagit sig ned på kronans marker utanför bolagets.

Härigenom uppstår mellan dem en stark täflan, och bolaget har därför hittills icke behöft hålla några salubodar. Huruvida detta emellertid går i längden, torde vara tvifvelaktigt, ty något måste göras till stäfjande af det blomstrande lönkrögeriet och däraf framkallade oroligheter af ganska betänklig beskaffenhet.

Anordningarna i orh för malmbrytningen äro ändamålsenliga, och det hela skötes med kraft af konsul G. E. Broms, som är bolagets verkställande direktör och tillika ordförande i dess styrelse.

VII.

Järnvägen Gellivara—Ofoten och därvarande malmtillgångar.

Brytningen af järnmalm och tillverkningen af tackjärn åren 1874 och 1894 hafva på nedan upptagna länder varit på följande sätt fördelade (se tabellen å nästa sida).

Hvad särskildt angår Sverige för 1895, så brötos därstädes 1,901,974 ton järnmalm, hvaraf på nedan upptagna gruffält komma följande:

	Ton.
Gellivara malmfält.	629,709
Grängesbergsfältet	476,327
Norbergsfälten	141,605
Dannemorafälten	45,598
Stribergsfältet	40,011
Stripafältet	29,500
Tabergs- o. Yngshyttefälten	27,096
Dalkarlsbergsfältet	22,680
Öfriga grufvor och fält .	489,448
Summa	1,901,974

Ländernas namn.	Järnmalm. 1874. Ton.	Järnmalm. 1894. Ton.	Tackjärn. 1874. Ton.	Tackjärn. 1894. Ton.
Sverige	926,416	1,926,523	327,852	462,809
Finland	60,032	68,243	24,784	21,174
Ryska riket utom Finland	874,042	2,100,000	378,751	1,312,760
Tyska riket med Luxemburg . . .	5,137,468	12,392,065	1,906,263	5,380,000
Belgien	527,050	311,222	532,790	818,597
Storbritannien och Irland	15,083,161	12,565,773	6,087,271	7,546,179
Frankrike	2,515,548	3,772,101	1,415,807	2,069,714
Spanien	423,401	5,500,000	40,000	123,798
Italien och Elba	279,583	187,728	28,736	10,329
Österrike	906,485	1,214,736	332,157	742,372
Ungern med Slavonien och Kroatien	423,314	975,000	161,898	312,148
Algeriet	460,273	343,830	—	—
Nordamerikas Förenta stater	4,840,000	12,069,754	2,439,682	6,763,906
Kina, Kuba, Grekland, Kanada m. fl.	63,000	2,347,000	240,000	450,000
Summa	32,519,773	55,773,975	13,915,991	26,013,786

Af järnmalm skeppades från Sverige samma år 800,452 ton, däraf till

	Ton.
Finland	18,783
Danmark	8
Tyska riket	166,952
Nederländerna	520,133
Belgien	17,111
Storbritannien	75,165
Frankrike	2,300
Summa	800,452

Dessa hafva skeppats hufvudsakligast från följande hamnar:

Luleå (Gellivara)	384,006
Oxelösund (Grängesberg)	393,685
Vesterås	19,538
Stockholm	2,682
Från andra hamnar	541
Summa	800,452

Samma år uppgick landets tackjärnstillverkning till 462,930 ton.

Häraf framgår bland annat, att i Europa äro Sverige och Spanien de enda länder, hvarifrån järnmalm i större mängd skeppas till utlandet.

Järnmalmen från Spanien kommer hufvudsakligast från Bilbao, hvarest utförseln har på tjugu år vuxit från i rundt tal 423,400 till 5,500,000 ton, medan den från Sverige har föga mera än fördubblats, men är numera i en vida starkare utveckling. Redan i år hafva till den första november utskeppats från Luleå 622,245 och från

Oxelösund 444,752 ton eller tillsammans 1,066,997 ton, och man väntar att under årets återstående månader kunna från sistnämnda hamn skeppa ytterligare omkring 60,000 ton. I november skeppades därifrån 33,050 ton.

Enär Englands egen malmbrytning är i nedgående — den har på tjugu år minskats i rundt tal från 15,000,000 till 12,250,000 ton — medan tackjärnstillverkningen under samma tid ökats från 6,000,000 till 7,500,000 ton, allt per år, så måste det följaktligen fylla sitt behof af malm från andra länder och företrädesvis Spanien (Bilbao).

Englands införsel af malm ökas därför årligen. Den uppgick 1874 till endast 542,000 ton, men hade 1895 vuxit till i rundt tal 4,500,000 ton, hvilka kommit från följande länder:

	Ton.
Sverige och Norge . . .	90,000
Holland	6,000
Frankrike	43,500
Spanien	3,900,000
Italien	129,000
Grekland	202,500
Algeriet	165,000
Summa	4,536,000

Från andra länder hafva dessutom erhållits 21,160 ton, hvaraf 8,800 från Australien och 11,760 från Turkiet.

Enär vid järnhandteringen stenkol företrädesvis användes till bränsle, torde följande uppgifter

på huru många ton däraf i nedan upptagna länder brutits 1894, här kunna vara på sin plats:

	Ton.
Sverige	195,950
Ryssland	6,816,323
Tyska riket och Luxemburg . .	98,876,105
Belgien	20,458,827
Storbritannien och Irland	191,289,965
Frankrike och Algeriet	27,459,137
Spanien	1,461,196
Italien	317,249
Österrike och Ungern	30,449,304
Nordamerikas Förenta stater . . .	165,420,016
Kanada	3,453,403
Andra länder	12,313,920
Tillsammans	558,511,395

I Sverige brötos 1895 af stenkol 223,652 och af eldfast lera 120,325 ton. Samma år infördes 1,911,600 ton eller 23,895,000 hektoliter stenkol.

*

Enär den årliga medelökningen i tackjärnstillverkningen har varit omkring 600,000 ton och malmtillgången i Spanien, hvarest under åren 1871—1894 brutits omkring 83,300,000 ton, icke är outtömlig, så låter det lätt förklara sig, att de, som med uppmärksamhet följa järnhandteringens gång och utveckling, skola se sig om, hvarest det ständigt ökade behofvet af malm må kunna fyllas, och uppenbart var, att blicken då skulle falla på de snart sagdt outtömliga malmtillgångar, som i Norr-

bottens län finnas vid Gellivara, Loussavara, Kirunavara och flere andra därvarande stora malmberg.

Vid Gellivara, som reser sig minst 200 meter öfver den kringliggande marken, förekommer malmen i två väldiga stockar med en sammanlagd dagyta af 245,000 kv.-m. Huru djupa dessa äro, känner man icke, men många skäl tala för att djupet är större än bergets höjd. Alldenstund vikten på hvarje kbm. malm bör kunna uppskattas till omkring fem ton, så finnas i berget, för hvarje meters afsänkning, följaktligen 1,225,000 ton, och i hela berget 367,500,000 ton, om djupet antages vara endast 300 meter.

Kirunavara ligger i Jukkasjärvi socken, omkring 105 km. nordväst om Gellivara och ungefär midt emellan Torne och Kalix älfvar. Berget, som ligger enstaka på den omgifvande slätten, höjer sig omkring 230 m. öfver densamma och har en sträckning i norr och söder af omkring 5,000 m. Det utgör, af hittills kända malmlager, det största och mest samlade. Med en mellan 55 och 230 m. växlande mäktighet består bergets hela rygg med de därifrån uppskjutande tio högre eller lägre topparna nästan uteslutande af järnmalm.

Rätt norr därom, och på 5,000 m. afstånd därifrån, ligger Loussavara, med Loussajärvi (= Laxsjön) mellan sig och Kirunavara. De äro båda ungefär lika höga, medan Loussavara egentligen är en stor kon med en enda topp.

Malmens dagyta i de båda bergen är tillsam-

mans 500,000 kv.-m. För hvarje meters afsänkning kunna således erhållas 2,500,000 ton malm eller 750,000,000 för en afsänkning, lika stor med den i Gellivara tänkta. Huru djupt malmen sänker sig ned under den ofvan nämnda sjöns yta, kan endast anas, icke beräknas.

Under loppet af flere århundraden kunna därstädes således årligen brytas flere millioner ton. Malmen håller i allmänhet 65 à 70 procent järn. Alldenstund den, likasom vid Gellivara, är, mer eller mindre, fosforhaltig — Kirunavaramalmen håller flere procent däraf — så erhålles, då den smältes, såsom biprodukt, thomasfosfat, som är ett utmärkt gödningsämne.

Grängesberget, som här ofvan omnämnts och är beläget i Kopparbergs län, kan icke mäta sig med malmbergen i Norrbottens län. Malmens hela dagyta är nämligen icke större än 43,000 kv.-m. och innehåller i medeltal endast 60 procent järn. Bilbaomalmen är än fattigare, ty den innehåller högst 54 procent.

*

Sedan det på 1860-talet gjorda försöket att, medels Lule älfs kanalisering till Storbacken och en järnväg därifrån till Gellivara, bringa därvarande malm i världsmarknaden, hade misslyckats, beviljade K. M:t den 8 december 1882, uppå ansökan af fil. d:r Arnberg, kapten Hjerta och med. d:r Ljunggren, dem rättighet att, med riktning

förbi Gellivara och Loussavara, bygga en järnväg från Luleå till riksgränsen mot Norge, hvarest rättighet samtidigt erhölls att fortsätta järnvägen till Victoriahamn vid Ofoten.

Nämnda rättighet öfverläts omedelbart därefter till den engelska ingeniörsfirman Wilkinson & Jarvis, som bildade bolaget »The northern of Europe railway company limited», hvilket byggde, men därför icke fullbordade, järnvägen mellan Luleå och Gellivara, hvarjämte väster därom planerades och skenlades en omkring 21,5 km. lång sträcka. Vidare företogos åtskilliga icke så få obetydliga arbeten för en brobyggnad öfver Kajtumälfven vid Killinge. Äfven i Norge verkställdes ganska betydande arbeten, hvilket allt, på det nämnda viktiga järnväg icke skulle ägas och förvaltas af utländingen, inlöstes af de båda staterna, hvar och en inom sitt område. I Norge har sedan dess ingenting gjorts för järnvägen, men i Sverige har den fullbordats till Gellivara. Den håller, som redan nämnts, i längd 211 km., hvaraf 7 komma på bispåret Gellivara—Malmberget.

Frågan om järnvägens fortsättande från Gellivara till Ofoten har nu åter kommit på tal, i det att landshöfding P. J. Bråkenhielm och konsul G. E. Broms m. fl. delägare i Kirunavara och Loussavara aktiebolag hafva hos K. M:t gjort ansökan om rättighet att fortsätta järnvägen till riksgränsen, och för sträckningen inom Norge har ansökan äfven gjorts. Denna är tillstyrkt af så väl väg-

och vattenbyggnadsstyrelsen som K. M:ts befallningshafvande i Norrbottens län.

Af nämnda ansökningar vidfogade planer framgår, att väglängden mellan Gellivara och Victoriahamn är 288,6 km., hvaraf 247,6 i Sverige och 41 i Norge. Kostnaden är för den svenska delen beräknad till 13,050,000 kr. och för den norska till 5,550,000 kr., och för båda tillsammans således 18,600,000 kr., hvari kostnaden för rullande materiel dock icke ingår. Mellan Gellivara och Loussavara är väglängden 105 och därifrån till Ofoten 183,6 km.

*

Enär Gellivarabanan, som kostat omkring 9,500,000 kr., har för malmforsling en årlig intäkt af minst 1,800,000 kr., finnas de, som tro, därest järnvägen blefve fortsatt till Ofoten, att malmen skulle söka nämnda hamn i stället för Luleå, hvarigenom först nämnda järnväg skulle lida minskning i sin nuvarande rörelse.

Den omständigheten, att afståndet från Gellivara till Ofoten är 84,6 km. längre än till Luleå, är naturligtvis ett tillräckligt talande skäl mot en sådan omkastning af rörelsen, men äfven andra finnas. I Tyskland kan nämligen påräknas afsättning för den malm, som brytes ej blott vid Gellivara, utan äfven vid Grängesberget, och för utförseln af Gellivaramalmen dit är Luleå naturligtvis den enda rätta platsen. Något behof af att

taga denna malm öfver Ofoten föreligger således icke.

Sveriges hela malmutförsel till Tyskland, föga mer än fem år gammal, uppgick med den öfver Rotterdam 1895 till 687,000 ton och uppgår i år, enligt hvad redan nämndt är, till mera än 1,000,000 ton.

Med kännedom af förhållandena vid Grängesberg torde väl knappast större årlig brytning än omkring 500,000 ton därstädes kunna påräknas, och därtill under en jämförelsevis kort tid, en eller annan mansålder. Men någon svårighet att vid Gellivara bryta och därifrån årligen skeppa en million ton möter däremot icke, hvilken malmmängd, oafsedt utförseln från Grängesberg, torde under den närmaste framtiden utan svårighet kunna afsättas till Tyskland, synnerligen då man betänker nämnda lands växande behof af järnmalm. Denna malmmängd har således alldeles icke något behof att söka sig västerut till Ofoten. Denna är nämligen närmast afsedd för malm från Loussavara och Kirunavara, som kommer hufvudsakligast att gå till England, dit Sveriges skeppning för närvarande är endast omkring 90,000 ton, men kommer att ökas i samma mån den basiska metoden — Thomasprocessen — där finner ökad användning.

För närvarande äro malmfälten vid Bilbao de förnämsta och de, hvilka företrädesvis förse England med järnmalm. Men äfven om den nuvarande brytningen därstädes af 5,500,000 ton om

året kan för den närmaste framtiden fortgå, och om järnmalmstillgångarna i Algeriet, Grekland, Italien och Mindre Asien kunna, trots deras svårtillgänglighet, antagas för framtiden lämna lika stor malmmängd, som nu, är, med hänsyn till järnmarknadens ständigt ökade behof, det uppenbart att man inom kort måste kasta blicken på andra, ej begagnade, malmtillgångar, som ligga närmare till hands, och då taga i anspråk dem i Norrbottens län, hvilka i Ofoten hafva en lätt tillgänglig och välbelägen utfartshamn till England. Försummas detta nu, är det otvifvelaktigt att, för tillfredsställande af det ökade behofvet, andra i afseende på läge och brytning m. m. mindre gynnsamt belägna malmtillgångar skola anlitas, till exempel de i det inre af Ryssland eller i Norra Amerika. Har så en gång skett, och har världskapitalet en gång blifvit nedlagdt i sådana grufvor, måste intresset för tillgodogörandet af de norrländska grufvorna för lång tid lida ett väsentligt afbräck, och därmed utsikten för deras fruktbargörande äfven minskad.

Beträffande prisförhållandena i England mellan malm från Bilbao och Ofoten, torde följande faktorer vara att taga i betraktande: 1) brytningskostnaden vid Kirunavara och Loussavara; 2) järnvägsfrakten därifrån till Ofoten; 3) lastningskostnaden och provisionen där samt 4) sjöfrakten därifrån till England, allt per ton räknadt. Hvad först angår brytningskostnaden, så bör denna icke ställa sig högre än 2 kr. 70 öre per ton, hvilket

kan bedömas däraf, att för några år sedan malm vid Grängesberg såldes därstädes på järnvägsvagn till nämnda pris, som således omfattar ej ensamt brytningskostnaden, utan äfven något för självfva malmen. Med kännedom af förhållandena vid Loussavara bör således kunna antagas, att brytningskostnaden därstädes icke skall ställa sig högre än den vid Grängesberget, men upptages detta oaktadt till 3 kr.

Enär fraktkostnaden på Gellivarabanan är 3 kr., bör på den 27,4 km. kortare järnvägen Loussavara—Ofoten den icke blifva högre än 2 kr. 65 öre, men antages, för att icke räkna för lågt, likväl till 3 kr.

Omkostnaderna i Ofoten böra visserligen kunna ställa sig lägre än i Luleå, men upptages detta oaktadt lika med dem, eller till 50 öre.

Beträffande slutligen sjöfrakten från Ofoten till England, så beror den till någon del af, hvarest malmen skall lossas.

Alldenstund Bilbaomalmen, som hufvudsakligast användes till blandning med de dåliga och fattiga Walesska malmerna, företrädesvis lossas i Swansea, måste man tänka sig den svenska malmen lossad äfven där. Under sådana förhållanden kan frakten dit från Ofoten antagas blifva 7 sh. 6 d. eller 6 kr. 75 öre.

Malm från Loussavara till Swansea skulle således komma att stå i 13 kr. 25 öre per ton, hvartill komma utgifter för administration och

räntor m. m., förslagsvis till 50 öre, eller tillsammans 13 kr. 75 öre per ton.

Vidkommande åter Bilbaomalmen, har medelpriset därå f. o. b. därstädes stigit från 5 kr. 10 öre till 8 kr. 10 öre, medan 6 kr. 30 öre kan antagas vara ett allmänt medelpris. Lägges därtill fraktkostnaden 4 kr. 20 öre till Swansea, så står malmen c. i. f., på sist nämnda ställe i 10 kr. 50 öre.

Detta är hvad man kallar grundpriset, men alldenstund Bilbaomalmens järnhalt växlar mellan 48 och 54 procent, betalas ett öfverpris af 40 öre för hvarje procent den är rikare än 50, och om vidare antages, att all i Bilbao lastad malm icke innehåller mera än 54 procent, så är, om Loussavaramalmen antages innehålla 65 procent, den förra 11 procent fattigare än den senare. Om nu Bilbaomalmen vore lika rik som den från Ofoten, så skulle priset för dessa 11 procent ökas med 4 kr. 40 öre och således gifva en slutsamma af 14 kr. 90 öre för Bilbaomalmen, medan lika rik från Ofoten kan lämnas för 13 kr. 75 öre. Skillnaden, eller 1 kr. 15 öre, skulle således blifva vinsten för hvarje ton malm från Ofoten.

Jämföres detta pris med det, som nu erhålles för malm från Grängesberget och Gellivara, eller omkring 12 kr. per ton, vill det synas, att detta låga pris framkallats genom en oförståndig täflan mellan de båda gruffälten. Efter hvad som säges af dem, som känna till dessa försäljningar, skulle,

därest säljarna hölle ihop, kunna påräknas en krona per ton mera, än hvad som nu erhålles.

*

Enär Ofoten hufvudsakligen komme att blifva lastningsplatsen för malm från Loussavara och Luleå för den från Gellivara, kan den 105 km. långa järnvägen mellan nämnda två malmberg möjligen synas vara öfverflödig och således icke af behofvet påkallad, men vid en närmare granskning af förhållandena finner man dock, att detta icke kan vara förhållandet.

Vid en blick på kartan öfver den skandinaviska halfön finner man, att medan söder om Östersund, som ligger ungefär midt i Sverige, till Västerhafvet leda tre hufvudjärnvägar, nämligen vid Malmö, Göteborg och Kristiania, så äger landet norr om Östersund icke en enda, utan alla norr därom boende äro hänvisade till den, som öfver Östersund leder till Trondhjem. I Norrland har norra stambanan visserligen blifvit fortsatt från Bräcke till Boden, i sammanhang hvarmed bibanor byggts till Hernösand, Örnsköldsvik och Umeå, hvarjämte Gellivarabanan fullbordats, men en förbindelse med Västerhafvet saknas dock fortfarande, och utan en sådan anser man däruppe, att Norrbottens rika förvärfskällor icke kunna rätt tillgodogöras.

Förutom de redan omnämnda tre stora malmbergen finnas vidare Ruotevara och Svappavara

med en malmyta af 345,000 kv.-m. Det förra har dock en stark titanhalt. Vid Nasafjäll finnas zink, bly och silfver och vid Sjangli koppar.

Norrbottens län är större, än hvad mången föreställer sig. Det innehåller nämligen, förutom sjöytor, icke mindre än 105,882 kv.-km. land, eller mera än en fjärdedel af hela landet. Det är större än hela Götaland, hvars hela landyta är 92,701 kv.-km., men på denna stora yta uppgick (1895) folkmängden till endast 115,500 personer, eller knappast 3 procent af hela landets, som är 4,919,260. Därvarande skogar, hvilka till största delen tillhöra staten, hafva ännu icke tillräckligt länge varit underkastade en ordnad skötsel för att kunnat gifva någon, i förhållande till skogsvidden, särdeles stor afkastning. Därifrån säljas dock redan nu skogsvaror för omkring 1 million kr., och uppenbart är, att detta belopp kommer att med tiden väsentligen ökas.

Hvad som vidare icke minst ådrager sig uppmärksamheten därstädes, äro de ofantliga stora myrarna, hvilka, sedan de behörigen afdikats, blifva fullt lämpliga tillsvidare åtminstone för skogsodling. Man må icke förblanda dem med de i södra Sverige så talrikt förekommande, merendels ganska djupa, mossarna. De norrländska myrarna, som bestå af svart myrjord, äro nämligen sällan mera än 1,5 m. djupa och ligga i allmänhet på grusbotten.

Ensamt de med hvarandra sammanhängande, väster om Gellivara belägna, Julto- och Muddusmyrarna, öfver hvilka järnvägen blifvit utstakad,

hålla omkring 70 km. i längd och 30 km. i bredd. Lätt bör kunna fattas, att med sådana odlingslägenheter tillfälle icke saknas för en ganska omfattande ladugårdsskötsel, som i väsentlig mån kommer att underlättas af de särskilda, mycket mjölkgifvande, grässlag, som därstädes finnas, men i det södra Sverige äro okända.

Att detta och mycket mera därtill anses icke kunna fullständigt tillgodogöras, förr än mellan Gellivara och Ofoten en sammanhängande järnväg, och således äfven den mellan Gellivara och Luossavara, kommit till stånd, hvilken med en längd af 105 km. är beräknad att kosta 3,250,000 kr.

Mycket sannolika skäl finnas äfven för att, sedan norra stambanan utdragits till Torne älf och Gellivarabanan till Ofoten, en liflig rörelse till och från Finland därå skall uppstå.

Då komma nämligen icke blott kolonialvaror utan äfven fisk, från de utanför Ofoten liggande stora fiskerierna, att antagligen gå dit. Därifrån kunna åter förväntas så väl mejeri- som trävaror. Enär de svenska och finska järnvägarna icke hafva lika spårvidd, blir en omlastning i Haparanda dock alltid behöflig.

*

Någon gång, dock mera förr än nu, har framhållits, att en ökad malmutförsel skulle menligt kunna inverka på landets järnhandtering i öfrigt.

Om Sverige vore det enda land, som kan

fylla världens behof af järnmalm, skulle en sådan åsikt möjligen hafva något skäl för sig, men förhållandet är icke sådant.

Af världens hela malmbrytning komma nämligen icke fullt 4 procent och af tackjärn omkring 2 procent på Sverige. Den svenska järnhandteringen är, i jämförelse med hela världens, således en obetydlighet. Det svenska järnet saknar detta oaktadt icke afsättning och kommer icke heller att sakna sådan, och denna med vinst, synnerligast som, genom förbättrade arbetssätt, tillverkningskostnaden däraf blifvit på senare tiden icke så oväsentligen minskad. Till ett stort antal tillverkningar, hvilkas omfattning årligen växer, kan nämligen endast svenskt träkolsjärn användas.

En sådan företeelse har innevarande och sistlidne år redan gjort sig gällande beträffande velocipedtillverkningen, som, huru omfattande den för närvarande än är, dock har en stor framtid. Till de smäckra rör, som därtill användas, måste användas svenskt järn. Men äfven ett annat stort behof däraf har på den senaste tiden börjat göra sig gällande. Man lär nämligen vid maskintillverkningen hafva börjat att till axlar använda dragna rör i stället för rundjärn, emedan de förra äro, med lika styrka, vida lättare än de senare. Vidare lär det engelska amiralitetet vara betänkt på att till ångpannerör använda dragna i stället för välda rör, som hittills hafva användts. Till dessa tillverkningar, som med tiden helt säkert komma att få en ganska stor omfattning, erfordras

företrädesvis svenskt träkolsjärn. Jag vill därvid endast påminna om de Lavals nya rörpannor.

För fyllande af detta behof är vid Bångbro ett stort rörverk redan byggdt. Uppenbart bör vara, med den stora omfattning denna tillverkning kommer att få, att nämnda verk icke blifver det enda i sitt slag, utan flera torde nog följa det första i spåren.

Af de fosforhaltiga malmerna tillverkas åter företrädesvis plåt och spantjärn till fartyg, balkar, broar och järnvägsskenor, hvartill det svenska träkolsjärnet är för godt och för dyrt.

Man må för öfrigt icke föreställa sig, därest utförsel af fosforhaltig malm, som icke är användbar för beredning af träkolsjärn, blefve på något sätt inskränkt, att utlandet därför kommer att därpå lida brist. Sådana malmer finnas i så stor utsträckning, och kunna, på sätt redan nämndt är, äfven föras i marknaden, ehuru de äro mera aflägsna.

*

Det måste betraktas såsom en fråga af synnerlig vikt, att utländingar icke blifva ägare af den ifrågavarande järnvägen, samt att staten, när som helst, må kunna inlösa densamma. För landet farliga förvecklingar kunna, under brydsamma förhållanden, eljes då lätt uppstå.

De som sökt koncessionen äro svenske män och ägare af ej endast Gellivara, utan äfven Kirunavara och Luossavara. Hela företaget anses kräfva

ett kapital af 40,000,000 kr., hvilket belopp redan lär vara anordnadt, dels medels aktiekapital, dels ock genom obligationslån, om hvars öfvertagande aftal äro träffade med flera svenska penningverk.

Beträffande frågan huruvida staten bör, eller icke bör, själf bygga nämnda järnväg, vill det synas att den för närvarande kan hafva nog med norra stambanans fortsättande från Boden till Torne älf, utan att behöfva taga ihop med, hvad andra kunna åstadkomma. Staten kan ju sedermera, om däraf göres behof, lösa sig till Ofotenbanan, hvarför tillräckligt betryggande villkor i den sökta koncessionen kunna uppställas.

VIII.

Sveriges trävarurörelse och Norrlands i synnerhet.

Utförseln af trävaror räknar gamla anor här i landet. Redan 1546 skeppades nämligen från Gamla Lödöse vid Göta älf årligen 12,000 tolfter plank, hvaraf största delen torde hafva gått till Holland.

Under 1600-talets första hälft, då, genom inkallade valloner, järnhandteringen började, förnämligast efter 1634, vinna en större utveckling än dittills, hystes redan fruktan för att skogsafverkningen för sågad vara skulle framkalla brist på kol och byggnadsvirke, och dymedels kunna utöfva ett menligt inflytande på den uppblomstrande järnhandteringen. Detta framgår af riksdagsbeslutet den 22 februari 1638, hvari riksdagen bland annat yttrar: »Vi förfara ock dagligen i alla stånd, icke utan skada, huru så allmännings- som andra skogar till ingen ringa skada och afsaknad nu blifva

fördärfvade med oskäliga och onyttiga nybyggen, sågkvarnar, många svedjeland och däraf, eller eljest, förorsakad skogseld, däraf bergverken med tiden synas vela lida nöd».

Till förekommande af nämnda olägenhet föreslogos därför några åtgärder, hvilka, antagligen till följd af deras våldsamma beskaffenhet, emellertid lämnades af K. M:t utan afseende.

I riksdagsbeslutet den 28 mars 1647 är samma fråga åter på tal. K. M:t hade nämligen infordrat från ständerna ett utlåtande öfver »huru skogarna här i riket må kunna förvaras och erhållas» (?), då de anhöllo om en förordning »till afhjälpande af det öfverklagade förhållandet», hvarefter följde en samma dag utfärdad »ordning och stadga öfver allehanda bärande skogsträd i riket och dess plantering».

Märkvärdigt nog nämnes däri dock ingenting om barrträd, men väl om ek, bok, oxel, apel och hägg. Fortfarande fruktade man emellertid, att den egentliga skogen skulle, till men för bergverken, på något sätt minskas; därom vittnar bland annat bergskollegii skrifvelser, den 19 mars 1710, till K. M:ts befallningshafvande i Gefleborgs län om att söka hämma böndernas öfverflödiga sågning, hvilken länder bruken till skada och förfång.

Ingenting vidare höres emellertid om saken förr än den 16 oktober 1723, då, med anledning af ständernas besvärspunkter, K. M:t stadgade bland annat: »den grofva skogen må icke utödas till

kolning på de orter, hvarest bergverken en nödig undsättning af sådana skogar behöfver».

Bönderna, åtminstone de, som bodde i närheten af de på allt sätt omhuldade järnverken, måste till förmån för de senare sedan länge till dem sälja sina skogsalster. Åtskilliga därigenom framkallade missbruk blefvo, genom 1789 års försäkran uppå allmogen fri- och rättigheter, visserligen undanröjda, men genom sedermera utfärdade skogsförordningar återgick emellertid snart nog allt i de gamla hjulspåren, hvarom bland annat vittnar en bondeståndets skrifvelse vid 1811 års riksdag till K. M:t, hvari om påbud anhålles, »att hemmansägare måge till hvem som helst afyttra deras kol- och skogsprodukter, utan att bruks- och bergverksägare må till varans upphandling äga uteslutande rätt, med annat villkor, än att de därför betala så mycket, som någon annan bjuder».

Nämnda hemställan, som syntes vara både billig och rättvis, afslogs emellertid, och först 1848, men då på ständernas hemställan, blef kolhandeln frigifven.

Från Sverige utskeppades på 1740-talet årligen omkring 110,000 tolfter plank. Utförseln ökades därefter småningom något, men vid århundradets slut uppgick den dock icke till mera än omkring 169,000 tolfter eller, om sex tolfter räknas på en standard (= 165 eng. kb.-f.), till omkring 28,000 standards.

Englands införsel af trävaror uppgick under innevarande århundrades första årtionde till omkring

36,000 standard, hvaraf $^2/_3$ antagas hafva kommit från Sverige och hufvudsakligast från Göteborg.

Införseltullen i England på trävaror var då öfverdrifvet hög, men ökades detta oaktadt under de Napoleonska krigen, så att den 1813 uppgick till icke mindre än 65 sh. per load (= 50 eng. kb.-f.) eller 10 £ 14 sh. 6 d. per standard, under det den för virke från det brittiska Kanada var endast omkring $^1/_5$ så hög. Anledningen till dessa höga tullar var dels behofvet af penningar till krigen mot Napoleon, dels ock önskan att gynna utförseln från Kanada.

Närmaste följden af en sådan finanspolitik blef den, att medan från Östersjön, 1809, till England komna fartyg hade en dräktighet af 428,000 ton, sjönk tontalet, 1814, till 242,000.

Efter krigens slut nedsattes, 1814, i England införseltullen visserligen till 55 sh. för svenska och 10 sh. för kanadiska trävaror och 1842 för svenska varor till 30 sh. för sågad och 24 sh. för bilad vara, allt per load, men detta oaktadt uppgick sistnämnda år tontalet för från Östersjön kommande fartyg till endast 295,435. Tullen sänktes 1851 till ytterligare 10 sh. och 7 sh. 6 d., men först 1866 borttogs den helt och hållet.

Under större delen af denna tid fanns här i landet äfven utförseltull, men denna borttogs likväl, dock först 1856, under hvilket år från Sverige skeppades, utom bjälkar och sparrar, tillsammans 155,197 standard sågad vara.

Sedan dess hafva af sågad och hyflad vara

skeppats 1860 = 191,009, 1870 = 464,400, 1880 = 584,762, 1890 = 871,481 och 1895 = 902,760, allt standard.

Prisen hafva under dessa år växlat icke så obetydligt. Innevarande år äro de ganska gynnsamma, nämligen i stort taget 10 sh. högre per standard än 1895. Nästa år vill det dock synas, som om prisstegringen skulle kunna blifva än större, eller 15 à 20 sh., mot hvad den är i år.

Norge, hvarest trävarurörelsen i början af innevarande århundrade var vida mera utvecklad än i Sverige, vann stora fördelar genom föreningen med sist nämnda land, men de lärde äfven svenskarna, huru en trävarurörelse skulle rätt drifvas. Icke längre då betraktade såsom främlingar, fingo de rättighet att här i landet förvärfva fast egendom, då de företrädesvis slogo sig ned i Dalsland och Värmland och idkade sågverksrörelse. Hvad Norge dock mest vann på föreningen med Sverige var fri sjöfart i de svenska hamnarna, hvarigenom dess sjöfart högst betydligt utvecklades.

Tagande lärdom af norrmännens vunna erfarenhet, började emellertid svenska handelshus i Göteborg, såsom James Dickson & C:o, Hichens, Seaton & Hichens samt äfven Uddeholms bolag m. fl. att inköpa skogsegendomar i Värmland, hvarigenom sågverksrörelsen därstädes vann ett större uppsving än dittills, så att 1845, eller året efter Trollhätte kanals ombyggnad, skeppades ensamt från Göteborg lika mycket trävaror, som förut från hela landet.

Den i Norrland under dessa tider drifna trävarurörelsen var jämförelsevis ringa och omfattade hufvudsakligast 3×9 tums 14 fots plank, hvaraf den från Gefletrakten merendels var handsågad.

Med växande erfarenhet och borttagande af hinderliga tullar började trävarurörelsen på 1840- och 1850-talen att småningom utvecklas äfven i Norrland och företrädesvis af handelshusen James Dickson & C:o, Kjellberg & Söner och G. H. Hegardt & C:o m. fl., alla i Göteborg.

De köpte nämligen då vidsträckta skogstrakter utefter Ljusnan, Ljungan, Indalsälfven, Ångermanälfven m. fl. älfvar, men än större områden förvärfvade de sig genom med skogsägare afslutna afverkningskontrakt, enligt hvilka de hade rättighet att under 50 år afverka alla sådana träd, som 6 m. från roten höllo inom barken 11 engelska tum = 279,4 mm. och däröfver i diameter.

Denna afverkning kan således icke kallas skogssköfling, men har dock utskrikits såsom sådan.

Under de därpå följande 20 åren, då skogsvärdet alltjämt steg, gick denna afverkning sin gilla gång. Småningom började skogsägarna emellertid att på områden, hvarest afverkningsrätten redan var såld, sälja sådan äfven till en annan, för träd med en diameter mellan 8 och 11 cm. och till en tredje sådana träd, hvilkas diameter var mindre än 8 cm., ehuru icke så få af dessa träd skulle, inom tiden för det första kontraktet, hunnit växa ut till däri antagna mått. Obehagliga tvister och rättegångar blefvo häraf den närmaste följden, och lätt

kan fattas, med hvilka granskande ögon de olika afverkarna skulle betrakta hvarandras åtgöranden. Hade bönderna i stället gifvit sig till tåls och afvaktat det första kontraktets slut, skulle de därpå hafva vunnit vida mer, än hvad de gjorde, men snålheten bedrager ofta visheten.

För en 50-årig afverkningsrätt betalades ofta nog icke högre belopp än 1 kr. à 1 kr. 50 öre per hektar, hvilket pris kan synas vara lågt; men i verkligheten var förhållandet icke sådant, ty själf kunde bonden omöjligen af sin skog bereda sig ens denna afkastning under de 50 år kontraktet var gällande.

Skogen kunde nämligen sägas icke hafva något värde alls, hvarför den fick stå och ruttna ned, för så vidt icke skogseldar påskyndade förstörelsen.

Först sedan mången gång millioner kronor blifvit på hvarje älf nedlagda på strömrensningar och strömbyggnader, blefvo älfvarna flottningsbara och timret kunde följaktligen flottas till hafvet. Uppenbart var emellertid, att något sådant icke kunde åstadkommas af de skogsägande bönderna.

Värdet på landets hela skeppning af plank och bräder, omkring en million standard om året, uppgår till åtminstone 110,000,000 kr., förutom de icke obetydliga belopp, som inflyta för stäfver, splittved, bjälkar, sparrar, spiror, grufstolpar, pappersmassa, tjära och kol.

*

Sveriges hela ägovidd innehåller förutom sjöar och vattendrag 41,119,488 hektar, hvaraf 18,884,421 äro skogsmark, och af dessa senare komma på Kopparbergs- och de fem norrländska länen tillsammans 12,691,122 eller nära $^2/_3$ af hela landets. Impedimenta och fjäll i Lappmarken, men inga sjöytor, ingå dock däri.

De allmänna skogarna i nämnda sex län hade 1890 en sammanlagd ytvidd af 5,616,777 hektar, hvaraf 1,525,460 äro impedimenta och fjäll. Häraf voro 3,319,935 kronoparker, hvaraf 1,418,693 impedimenta och fjäll, de senare nästan uteslutande i Västerbottens och Norrbottens län.

Bland de allmänna skogarna ingå vidare s. k. »stockfångstskogar» 268,970 hektar med 75,509 hektar impedimenta. Dessa äro utbrutna åt omkring 22 st. privilegierade sågverk, hvilka skogar emellertid åter hemfalla till staten inom innevarande århundrades slut.

Dessa sågverk ägde förut rätt till årlig utsyning af ett visst antal stockar mot en afgift af 10 till 15 öre per stock, hvilken rättighet af staten lämnades till sågverksrörelsens befrämjande.

Bland andra allmänna skogar finnas äfven 1,484,378 hektar kronohemmans och nybyggens skogar. De enskilda skogarna i nämnda län innehålla följaktligen 7,074,345 hektar eller 56 proc. af deras samtliga.

Kronoparkernas storlek ökas årligen i mån af pågående afvittring. De hade 1894 i Norrland och Dalarna en ytvidd af 3,344,173 hektar med ett

värde af 38,610,000 kr. Ytterligare 1,049,248 hektar anses genom afvittringen komma att tillfalla staten.

Statens skogsmedel uppgingo 1894 från nämnda län till 3,061,273 kr. och från hela landet till 3,502,360 kr. Enär samtliga utgifterna under samma år uppgingo för skogsväsendet till 1,087,974 kr., har behållningen följaktligen varit 2,415,086 kr., hvilken, i mån af en fortgående ordnad skogshushållning, kommer att årligen ökas. De norrländska skogarna äro således väl förtjänta den vård och uppmärksamhet, hvaraf de äro i åtnjutande.

*

Skogar, som ägas af de stora bolagen, vårdas i allmänhet lika bra som statens. Helt naturligt är, att förhållandet måste vara sådant. Allt för stora kapital äro nämligen i sågverksrörelsen nedlagda, för att icke den egna fördelen skulle mana till vidtagande af åtgärder, hvarigenom skogskapitalet icke minskas, utan snarare ökas.

Denna omtanke för skogens framtida bestånd kommer än flera skogstrakter, än hvad hittills har varit förhållandet, till godo, så snart den bebådade förordningen om hemmansklyfning trädt i gällande kraft, ty många, af landtbruk då icke besvärade, skogsegendomar komma att bildas icke minst af sådana skogar, som nu äro på tid upplåtna mot afverkning. På samma gång kommer äfven ett fritt bondestånd att uppstå i stället för de nu varande

brukarne. Genomförandet af en sådan, i alla hänseenden nyttig omgestaltning af egendomsförhållandena i Norrland, är dock förenadt med icke obetydliga kostnader.

Hvad anförts om de stora bolagens skogar gäller dock icke dem, som på viss tid äro upplåtna till afverkning.

Man kan nämligen icke med skäl begära, att afverkningsinnehafvaren skall på dem nedlägga kostnader, hvaraf vinsten tillfaller icke honom, utan ägaren, som, merendels en bonde, högst sällan tänker på någon återväxt. Sådana skogar äro i allmänhet dock bättre, än hvad man skulle förmoda. Sorgliga att se äro dock de, som härjats af eld. Ovanligt är nämligen icke, där denna gått fram för fyrtio till femtio år sedan, att de döda, svarta, träden stå kvar såsom spöken bland de uppväxande, och där, hvarest elden för en längre tid tillbaka härjat, och träden fallit till marken, är det mången gång icke möjligt att utan yxa komma fram. Endast den ofvan nämnda hemmansklyfningen, hvarigenom bonden ej får mera skog än till husbehof, bereder tillfälle till ändamålsenliga förbättringar.

Om de enskilda skogarnas skötsel och afverkning har mycket både skrifvits och talats, hvarunder ganska olika åsikter sökt göra sig gällande, hvarom jag emellertid icke vill fälla något eget omdöme. Jag kan dock icke underlåta att framhålla, att domänstyrelsens und. utlåtande, den 18 februari 1895, rörande den enskilda skogshushållningen

synes vara mycket tilltalande. Slutligen torde få framhållas, att början till en skogslagstiftning för hela riket är gjord genom k. förordningen den 19 mars 1888 angående åtgärder till förekommande af öfverdrifven afverkning af ungskog i Västerbottens- och Norrbottens län. I denna, som gillas af några men klandras af andra, förstås med undermåliga träd sådana, som afverkade ej hålla i genomskärning minst 21 cm. inom barken på ett afstånd af 4,75 m. från storänden. Jag tillåter mig icke att däröfver fälla något omdöme.

Skogarnas rensning från affall är en högst viktig fråga för ej endast skogsvården utan äfven järnhandteringen.

Föga öfverensstämmande med verkligheten är den föreställning, man i mellersta och södra Sverige hyser om de norrländska urskogarna, dem man tror bestå af tätt intill hvarandra växande träd, och hvarur den under århundraden alstrade skörden bör, då den tillgodogöres, vara utomordentligt rik; men sådant är icke förhållandet.

Gamla träd, två till tre ja ända till fem hundra år gamla, finnas visserligen, men stå ingalunda tätt, i medeltal 40 per hektar, men, bärande märken af skogseldar, som öfvergått trakten, lämna de ofta ej friskt virke.

Utom dessa finnas gifvetvis äfven andra mindre träd, men de äro icke ungskog, utan gamla och förkrympta, som saknat de nödvändiga villkoren för en ändamålsenlig utveckling. Därjämte före-

komma icke så få upprättstående eller liggande döda träd, hvilka hindra ny skog att växa upp.

Virkesmängden beräknas, åtminstone i öfre Dalarne, i medeltal utgöra 110 kbm. per hektar, däraf 33 lämna sågtimmer och 77 mindre virke och affall. Antages en sådan skog vara 250 år gammal, så har alstringen per år och hektar varit endast 0,44 kbm.

Sedan de gröfre timmerträden i en sådan skog afverkats, då de döda och mindre träden få stå kvar, finner man därstädes äfven topparna, eller »skatarne» af de afverkade träden. Man kan vara förvissad därom, därest en sådan skog lämnas utan vård åt sig själf, kommer den att bibehålla sin egenskap af urskog, och den lilla tillväxt de lefvande träden få, motverkas merendels af skadeinsekter, sjukdomar och skogseldar, hvilka hafva sin härd och näring af det kvarliggande affallet.

Ett annat utseende hafva kulturskogarna, eller de, som, belägna kring järnverk, gallrats och rengjorts då de växande träden få utrymme och näring. En sådan skog i öfre Dalarne alstrar på en 125-årig omloppstid 250 kbm. virke, hvaraf 50 äro timmer och 200 annat virke, eller per år och hektar 2 kbm. och således omkring 300 procent mera än en urskog. Virket från kulturskogen har därjämte ett högre värde, än det från urskogen, medan det förra är af vida bättre beskaffenhet, än det senare. Det lämnar en större procent »mixed» än det senare, som ofta är af röta angripet.

Enda sättet att förvandla urskogar till kultur-

skogar är att hålla dem rena, afverka öfvermogna träd samt sådana, som ej vidare växa, utan hindra och förtrycka dem, som äro yngre. Af vikt är äfven en ändamålsenlig frösådd med godt frö.

En dylik rensning är emellertid allt för kostsam, för att löna sig, därest icke afsättning, som betalar arbetskostnaden, finnes för det utrensade virket.

På de trakter, hvarest järnvägar eller ångbåtsleder finnas, kan, så länge priset på kol icke varit högre än 4 kr. 50 öre per läst vid en station, en sådan rensning dock verkställas, ehuru utan behållning för själfva virket, på ett område af 15 km. från nämnda station. Kolningen kostar nämligen 2 kr. 75 öre per läst och 15 km.:s körning 1 kr. 80 öre per läst, eller tillsammans 4 kr. 55 öre. Det lönar sig således icke att rensa de skogar, som ligga längre bort än 15 km. och dessa utgöra det öfvervägande stora antalet. Kolprisen äro nu dock 7 à 8 kr. per läst.

Då man icke kan tänka på det kostsamma sättet att för forslingens underlättande bygga bibanor till de större järnvägarna, finnes för närvarande ingen annan utväg, än den att begagna befintliga flottleder, och sådana genomskära skogarna snart sagdt öfver allt, hvarest ett vattendrag finnes. Virket kan då för en mycket ringa kostnad flottas till en järnvägsstation.

Då virket kolas i skogen, och på vanligt sätt fraktas till järnverken, erfordras till hvarje läst, som innehåller 20 hektoliter, till verken framforslad, dubbelt så mycket virke, men flottas det till sta-

tioner och kolugnar därstädes uppföras, lämna 40 hektoliter virke omkring 27 hektoliter kol, hvarjämte erhållas ganska värdefulla biprodukter, såsom ättiksyra, träsprit och tjära, hvilka betäcka alla kolningskostnaderna, men nu bortgå i milornas rök.

Vid mitt besök på Skutskär voro två sådana ugnar, enligt disponenten E. J. Ljungbergs patent, n:r 6010, under byggnad, men vid Domnarfvet finnas redan åtta sådana, sedan längre tid tillbaka i full verksamhet.

Här är icke rätta stället att å dem lämna en närmare beskrifning; men så mycket kan dock meddelas, att hvarje ugn är delad i 8 rum rymmande 113 kbm. virke hvartdera, hvilka kola på omkring 19 dygn, samt att i medeltal hvarje ugn af senast byggda storleken årligen lämnar 10,000 läster eller 20,000 kbm. kol, förutom de ofvannämnda biprodukterna. Kostnaden för en sådan ugn är 40,000 à 50,000 kr. och arbetskostnaderna uppgå till ungefär en tredjedel af den för kolning i mila i skogen.

Under år 1895 tillverkades här i landet 462,930 ton tackjärn, hvartill erfordrats minst 4 läster per ton, eller 1,851,720 läster kol. Samma år tillverkades 188,726 ton smältstycken och råskenor hvilka med minst 2,5 läst per ton kräft 471,815 läster kol. Tillsammans 2,343,535 läster. Vid vanlig kolning hafva dessa behöft 9,374,140 kbm. virke, men hade åter kolugn begagnats, skulle de icke hafva erfordrat mera än 6,944,000 kbm. virke hvarigenom kunnat besparas 2,430,140 kbm. =

520,119 st. eller omkring 62 procent af Sveriges hela utförsel af bräder och plank, som samma år uppgick till 839,761 standard.

Alldenstund flottlederna äro färdiga att mottaga äfven rensningsvirke, och föra det billigt och hastigt dit, där det äger värde, förefaller det vara oväntadt att ett sådant kolningssätt icke blifvit mera användt, än hvad ännu är förhållandet.

Orsaken därtill ligger till en del i den obenägenhet för allt nytt, som är nyttigt, som kännetecknar flertalet af människor, men äfven i lagstiftningen, enär furuvirke icke får, utan föregående barkning införas i vattendragen. Barkningskostnaden för rensningsvirke är nämligen, i förhållande till dettas värde allt för högt, för att löna sig, hvarjämte vid barkningen afskalas 5 à 6 procent af virkets rymd.

Skogarna få därför, till förlust för såväl enskilda som det allmänna, stå kvar orensade. De kol, som nu användas vid järnverken, framställas mestadels af i mellersta Sverige växande medelålders skogar. Finge dessa i stället växa ut till sågbart virke och de norrländska skogarna bereddes på sådant sätt, att de kunde lämna en större virkesmängd, än hvad nu är förhållandet, så skulle en stor fördel därigenom tillskyndas hela landet.

Den kolmängd, som, af affall, erhålles vid sågarna kan ej uppskattas till mera än 700,000 läster. Antages vidare att af återstående behofvet erhålles omkring en tredjedel eller 547,845 läster från gallringsvirke ur bergslagens skogar, så återstå 1,095,690 läster till fyllande af bergverkens

behof, hvilka i sådant fall kunna erhållas ur de norrländska skogarna, vid den rensning dessa behöfva för att få ökad produktionsförmåga.

I Kopparbergs- och de fem norrländska länen funnos 1895 icke mindre än 12,691,222 hektar skogbärande mark och enär, enligt hvad redan anförts, deras alstringsförmåga kan ökas med i rundt tal 1,5 kbm. per hektar så motsvarar denna ökning icke mindre än omkring 19,000,000 kbm. per år, eller mera än tre gånger Sveriges hela trävaruutförsel af bräder, plank, sparrar, stäfvar, bjälkar, splittved, grufstolpar och spiror. Saken är af en stor nationalekonomisk betydelse.

Bland det myckna, som skrifvits om skogsafverkning, är äfven det, när rätta tidpunkten är inne för att af skogsmarken kunna vid ändamålsenlig skötsel däraf draga största möjliga afkastning.

Beträffande furuträd och deras tillväxt har på grund af mångåriga iakttagelser framgått, att i Dalarna och södra Norrland ökas deras diameter, 6,7 m. från roten, för hvart tionde år med i medeltal följande mått:

Årtionden	Ökning m. m.	Diameter m. m.	Årtionden	Ökning m. m.	Diameter m. m.
1:a	56,8	56,8	9:e	13,1	232,4
2:a	40,2	97,0	10:e	11,7	244,1
3:e	29,6	126,6	11:e	10,7	258,8
4:e	24,2	150,8	12:e	9,7	264,5
5:e	20,5	171,3	13:e	8,8	273,3
6:e	17,8	189,1	14:e	8,2	281,5
7:e	15,9	205,6	15:e	7,7	289,2
8:e	14,3	219,3			

Häraf framgår, att då träden äro 80 år gamla, kunna af dem sågas »battens» som hålla $2^1/_2 \times 7$ tum eng. mått, men efter uppnådda 150 års ålder kan äfven 3×9 tums plank erhållas.

Får man nu exempelvis tänka sig 100 st. 80 år gamla träd, så lämna de vid 2,7 m. längd lika många stockar med en toppdiameter af 219,3 mm., hvilka innehålla 25,27 kbm., hvilka, efter afdrag för sågspån, ribb och bakar, utgörande $^1/_3$ af hela virkesmängden, lämna 16,85 kbm., eller 3,57 standard sågad vara, som, efter ett pris per standard af 94 kr. 50 öre, har ett värde af 336 kr. 36 öre.

Om nu därifrån drages omkostnaderna, uppgående, efter 36 kr. per standard, till 128 kr. 52 öre, så återstår en behållning af 208 kr. 84 öre, eller 2 kr. 9 öre per träd och 8 kr. 25 öre per kbm. på rot.

Hafva träden åter fått växa ytterligare 70 år, då de äro 150 år gamla, så erhålles ur hvart och ett af dem en rotstock med diametern 289,2 mm. och en toppstock med diametern 219,8 mm.

Af de förra erhållas 29,32 kbm. = 6,34 standard och af de senare 16,85 kbm. = 3,57 standard sågad vara.

Alldenstund den ur rotstockarna erhållna plankan kan antagas betinga ett pris af 120 kr. per standard, medan det för battens är, enligt hvad här ofvan anförts, endast 94 kr. 50 öre, så erhållas tillsammans 1,098 kr. 16 öre, och om därifrån dragas de till 356 kr. 76 öre uppgående omkostnaderna, så blir behållningen 741 kr. 40 öre, eller

7 kr. 41 öre per träd och 10 kr. 73 öre per kbm. på rot.

Vid första påseende förefaller den långa växttiden således äga ett afgjordt företräde framför den kortare, men saken kan ses äfven från en annan synpunkt.

Jag vill därvid icke fästa mig vid det i teoretiskt hänseende obestridliga förhållandet, att 208 kr. 84 öre gifva efter 70 års förlopp, med 4 procents ränta på ränta ett kapital af 3,251 kr. 95 öre och således ett vida högre belopp, än om träden fått fortfarande växa ytterligare 70 år. Saken måste nämligen, enligt mitt förmenande, ses från en mera praktisk synpunkt.

Tydligt bör vara, att en skog, som står på rot i 150 år, är under denna tid vida mera utsatt för att på ett eller annat sätt skadas än den, hvars växttid är endast 80 år. Under dessa 70 år skadas nämligen icke så få träd, hvilka därför måste i förtid tagas bort för att icke till sågning blifva odugliga. Vidare kunna, vid en sådan afverkning, de kvarstående träden, som då komma att stå glesare än förut, lättare än eljes blåsa omkull, och slutligen bör icke glömmas den skada, som genom skogseld kan uppstå. I betraktande af allt detta torde en försämring af 30 procent i skogens värde icke vara för högt beräknad, om den får uppnå en ålder af 150 år.

Därjämte bör en annan viktig omständighet icke heller förbises, den nämligen, att priset på toppstockarna i 150-årig skog har antagits till 94

kr. 50 öre per standard sågad vara, men att de, såsom varande mera kvistiga än rotstockarna i 80-årig skog, näppeligen kunna betinga ett så högt pris. Frågan om, hvilketdera af dessa två afverkningssätt är det förmånligaste i ekonomiskt hänseende, besvaras icke så lätt som en eller annan möjligen föreställer sig.

*

Trävarurörelsens stora utveckling här i landet har i väsentlig mån framkallats af följande:

1. Borttagande å trävaror af införseltullen i England och utförseltullen i Sverige;

2. den med Frankrike 1865 afslutna handelstraktaten samt nämnda lands stora ekonomiska utveckling;

3. k. förordningen, den 6 oktober 1848, om bildande af bolag samt

4. ångans användande till drifkraft, hvarmed man är inne på sågverkstekniken och hvad därmed står i samband.

De äldre sågverken drefvos uteslutande och länge med vattenkraft, hvarför de alltid byggdes omedelbart bredvid fallen, hvarifrån det sågade virket icke så sällan flottades till lastningsplatserna, hvarunder en icke ringa del däraf mer eller mindre skadades. Sällan sågades då annan vara än 3×9 tums plank och $2^1/_2$×7 tums battens. Stockarna voro emellertid då så grofva, att till en standard merendels icke erfordrades flera än 18. Hvad som

icke kunde få rum i dessa mått brändes antingen i ständigt brinnande ugnar, eller ock användes det till fyllning längs stränder och i sjövikar till beredande af upplagsplatser. Otroligt stora virkesmängder hafva till sådan fyllning blifvit använda vid, bland andra ställen, Ljusne och Söderhamn.

Enär kändt är, att än i dag endast omkring $^2/_3$ af skogen på rot gifva plank, bräder och battens så kan man lätt föreställa sig, hvilken stor misshushållning förut gjort sig gällande, innan man lärde sig att af affallet tillverka stäfver och splittved samt, för järnverkens behof i mellersta Sverige, tillverka träkol, som nu är en mycket stor handelsvara.

I mån af stigande pris och i utlandet visad benägenhet att använda äfven mindre mått än de här ofvan anförda, och sedan de större sågverken småningom flyttats till hafvet, där de drifvas med ångkraft, började man, bättre än dittills, att taga vara på affallet, hvari man nu har kommit ganska långt. Granen, som växer omkring 50 procent hastigare än tallen, började då äfven vinna insteg vid skeppningen.

Vid en jämförelse mellan nutidens sågverk och dem, som först byggdes för ångkraft, finner man, att högst betydliga förbättringar hafva i deras anordning ägt rum.

De första ångsågverken kommo antagligen från England och sedan från Norge, hvarest till en början sågverksrörelsen var vida mer utvecklad än här i landet. Länge dröjde det emellertid icke,

förrän J. & C. G. Bolinder, hvilkas verkstad grundlades 1845, äfven började tillverka sågar.

Deras första såg beställdes 1849 af en handlande Söderberg i Sundsvall och uppsattes i Kalix. Den hade två sågramar, men endast en axel, vid hvardera ändan försedd med ett svänghjul och en vefstake. Ramställningen var af trä, och stockens frammatning försiggick på ungefär samma sätt, som man än i dag kan få se på gamla vattensågar.

I början antogs allmänt, att sågramställningen skulle, liksom kubben under ett vatthammarstäd, stå på en elastisk träbädd.

En icke ringa skakning uppkom då hos nämnda ställning under sågens gång, hvaraf följde ojämna sågytor på virket med däraf uppkommande olägenheter vid dess vidare bearbetande och en icke ringa kraftförlust,

Först efter flera års förlopp och icke så få misslyckade försök, till förekommande af nämnda olägenheter, kom man på tanken att utbyta den elastiska bädden mot en murad och säker grund, på hvilken ramställningen, som då började göras af järn, fästes medels grofva järnbultar, hvarigenom det hela blef så godt som orubbligt. Fördelarna däraf visade sig genast, hvarefter det gamla sättet småningom utbyttes mot det nya.

Den på ett slags kälke liggande stockens frammatning åstadkoms till en början genom en i ett spärrhjul ingripande, fram- och återgående hake. Alldenstund ändringar i matningens längd, som

bör lämpas efter stockens diameter, då aldrig kunde tagas mindre än afståndet emellan två spärrhjulständer, hvilket kunde vara antingen för stort eller för litet, och således lämnade åtskilligt öfrigt att önska, förändrades 1862 denna hakmatning till s. k. friktionsmatning, som går utmärkt väl och visat sig för tillverkningen vara särdeles fördelaktig. I sammanhang därmed infördes den förändringen, att hvarje ram fick sin särskilda axel.

Medan de gamla sågarna sällan gjorde flera slag än 100 till 120 i minuten, har, sedan friktionsmatningen infördes, hastigheten kunnat uppdrifvas till 220 à 230 slag på lika tid.

Tydligt bör vara, att en sågram, med en så stor hastighet, måste taga vida mera kraft i anspråk, än den med en mindre.

Olägenheten däraf har dock i väsentlig mån minskats, om icke helt och hållet undanröjts, genom en småningom införd minskning i sågbladens tjocklek.

De hade ursprungligen 7 till nummer och således en tjocklek af 4,5 mm., men numera, med 16 till nummer, är tjockleken endast 1,5 mm., allt efter den för sågblads tillverkning antagna engelska »standard».

Till följd af skränkningen hafva skären dock en större bredd än sågbladens tjocklek. Den ökning i bredd, som därigenom uppkommer, har, enligt en gammal praktisk regel, antagits böra vara 50 procent af bladets tjocklek, då hela bredden i nu förevarande fall således blir 6,75 och 2,25 mm.,

hvarigenom numera erhålles endast 1/3 så mycket sågspån som förut. Lätt bör kunna fattas, hvilken betydlig besparing af virke, som därigenom har uppkommit.

Utan öfverdrift kan den åsikten uttalas, att de sågverk, som numera tillverkas af J. & C. G. Bolinder, äro af en så utmärkt beskaffenhet och så lämpade för våra förhållanden, att de utländska icke kunna med dem täfla. Därom vittnar det stora förtroende de hafva förvärfvat. Tillsammans hafva de tillverkat omkring 300 sågverk med mera än 2,000 ramar, hvilka gått, förutom här i landet, till Finland, Ryssland, Tyskland, Holland och Brasilien m. fl. andra länder.

En minskning i sågbladens tjocklek från 4,5 till 1,5 mm. förutsätter emellertid, att de, för erhållande af en tillräcklig styrka, måste tillverkas af ett vida bättre stål än förut.

De första erhöllos från Nyby bruk vid Torshälla, hvarest någon mindre tillverkning däraf ännu lär äga rum. Samtidigt försågos emellertid sågverken tämligen allmänt med engelska sågblad, okändt af hvilken tillverkning.

Dessa senare hafva emellertid numera utträngts af de svenska, i främsta rummet från Stridsberg & Björck i Trollhättan och från Sandviken. På tal om goda sågblad får man icke heller glömma de välkända fabrikaten från Fagersta och Iggesund. De bästa cirkelsågarna erhållas åter från Stridsberg & Björck.

*

Hyflade bräder äro numera en vara, som årligen vinner en ökad afsättning.

Den första maskinhyfveln i Norrland lär 1867 varit uppsatt vid Östrands såg utanför Sundsvall. Jag känner hvarken hurudan den var beskaffad, ej heller hvarest den tillverkats, men redan 1870 fanns på Sandarne en hyfvelmaskin från Jensen & Dahls mekaniska verkstad i Kristiania, hvarest sådana ännu tillverkas.

I Sverige hafva sedan flera år tillbaka sådana kunnat erhållas från Jonsereds mekaniska verkstad och E. V. Beronius i Eskilstuna. Bådas tillverkningar äro af utmärkt beskaffenhet och de norska icke på något sätt underlägsna.

Under de senaste åren hafva J. & C. G. Bolinder äfven börjat tillverka hyfvelmaskiner af, såsom det vill synas, utmärkt beskaffenhet. De äro af två olika storlekar.

Den mindre af dem är företrädesvis afsedd för snickareverkstäder och till hyflerier.

Den har 5 roterande samt 3 släta fasta hyfveljärn för brädans undersida och kanter, hyflar upp till 75 mm. tjockt och 230 mm. bredt med en från 15 till 30 m. växlande matningshastighet i minuten. Dess golfyta är 1,500 × 3,775 m. och vikt 4,500 kg.

Den större maskinen, särskildt anordnad för de stora exporthyflerierna, har likaledes 5 roterande, men 4 släta fasta hyfveljärn och hyflar upp till 120 mm. tjockt och 300 mm. bredt med en matningshastighet af 20 till 45 m. i minuten. Den

upptager en golfyta af 1,825×5,400 m. och väger 10,000 kg. De måste, likasom sågramsställningarna stå på och vara väl fästa vid ett starkt underlag, så att de, under arbete, icke skaka.

De bästa hyfveljärnen lära tillverkas af Stridsberg och Björck och vid jämnbredd med dessa nämnas dem, som utgå från P. Liljequist i Eskilstuna.

*

Det ligger nära till hands att af sågaffall tillverka dörrar och lister. Detta är nämligen i regel kvistfritt, och alldenstund det genom flottningen befriats från åtskilliga harzartade ämnen, torkar det följaktligen hastigare, slår sig nästan icke alls och är lättare att bearbeta än det, som icke flottats.

Den första anläggningen för att med maskiner tillverka snickeriarbeten gjordes redan 1848 i Göteborg af P. J. Ekman, som likväl 1856 flyttade sina maskiner till Kungsholmen i Stockholm. Den ödelades några år därefter af eld, då en ny verkstad anlades, äfven den på Kungsholmen. Den är nu, med bibehållande af samma namn, flyttad till Sundbyberg.

Efter Ekman uppstodo i Göteborg flera snickerifabriker, af hvilka de som tillhöra Bark & Warburg och Strömman & Larsson äro de äldsta och förnämsta. Från Göteborg skeppas årligen snickerivaror till ett värde af omkring 2,500,000

kr. Häri ingå dock för omkring 80,000 kr. varor, som på järnvägen skickats från Stockholm.

I Uddevalla finnes äfven en fabrik, som skeppar icke obetydligt af dörrar och lister.

I Stockholm arbeta, förutom Ekmans verkstad, Ligna (B. O. Seippel) och J. O. Wengström. Äfven de skeppa till utlandet ganska betydligt. I Gefle sysselsätter sig Wahlmans verkstad med samma sak.

I det egentliga Norrland finnes numera icke någon större snickerifabrik. Den första och största af dem, som funnits, eller den på Sandarne, ödelades af elden redan på 1870-talet, och för några få år sedan delade den i Luleå ett lika öde.

I betraktande af den stora mängd sågaffall, som finnes i Norrland, kan det förefalla anmärkningsvärdt, att snickerihandteringen därstädes icke har vunnit någon utveckling. Orsaken därtill låter emellertid numera lätt förklara sig.

Snickerivaror kunna nämligen icke, liksom bräder och plank, tillverkas på förlag, utan först efter ingångna beställningar, hvilka, då sjöfarten är af is stängd, icke kunna utföras. Den tid af året, då sådant hinder åter icke finnes, saknas ofta lämpligt lastutrymme till de ställen, dit varan skall sändas. Vidare betingar affallet, koladt, numera ett jämförelsevis ganska högt pris till följd af stora behof däraf i mellersta Sverige. Stäfver, hvartill affall användes, hafva också ett högre värde nu mot förr.

Hela landets årliga utförsel af snickerivaror omfattar emellertid, förutom hyflade bräder omkring 50,000 fönster- och dörrkarmar, 250,000 dörrar och 18 millioner löpande meter lister.

IX.

Trucksystemet.

Mycket oväsen har förts om det s. k. truck-systemet eller det, då sågverksägare vetat genom handel eller på annat sätt bereda sig otillbörlig eller oskälig vinst på sina åboars och arbetares bekostnad.

Enär denna fråga har genom en öfverdrifven färgläggning ådragit sig en större uppmärksamhet, än hvad den rätteligen förtjänar, men detta oaktadt är af en viss vikt, har jag under resan i Norrland sökt från olika håll förskaffa mig tillförlitliga upplysningar äfven därom. Däraf har framgått, att ett sådant system visserligen har tillämpats vid några, företrädesvis mindre, sågverk, ofta nog på eget beråd af därvarande inspektorer utan sågverksägarnas medverkan, men att det i regel icke ägt rum åtminstone hos de större sågverksbolagen samt att, där det funnits, det redan för tio till femton år sedan har upphört.

I skogarna och vid sågverken användas, förutom åboarne på bolagens egna hemmansdelar, så väl fasta som lösa arbetare, af hvilka senare icke få äro självägande eller nybyggare.

Då en åbo antages, tillses i första hand, att ordentligt och arbetsdugligt folk erhålles. Endast ett fåtal af dessa nybörjare äga emellertid tillräckliga medel för uppsättande af dragare, kor och jordbruksredskap. Sågverksägarne måste därför försträcka dem medel därtill, ty hvem skulle eljes göra det?

De arbetsamma och sparsamma afbetala merendels sin skuld inom några få års förlopp, därest icke sjukdom eller annan olycka drabbar dem. Icke alla äro emellertid så lyckliga. Somliga få arbeta åtskilliga år, innan skulden kan betalas, synnerligast om barnens antal ökas alltför hastigt. Andra åter, dock lyckligtvis ett fåtal, blifva aldrig fria från iråkad skuld, hvarför denna måste afskrifvas, ty eljes skulle en värdelös fordran bokföras såsom tillgång och därigenom visa sågverksägarnes ställning bättre än den verkliga.

Dessa mindre arbetsamma och mindre sparsamma åboar, hvilka måhända äfven hemsökts af ogynnsamma förhållanden, blifva småningom för sågverksägarne en stor tunga. Det går icke för dem, huru mycket de än förtjäna. De blifva loja för allting, icke minst för sig själfva. Man anser sig emellertid icke kunna säga upp dem från hemmanen, hvarför de få stanna kvar. De hafva ju egentligen icke något ondt gjort.

Han uppsäges emellertid, så snart någon af sönerna vuxit upp, då denne tages till faderns efterträdare, hvilket ofta lyckas utmärkt väl, då allt ordnas på några år.

Uppenbart är, att bland flera hundra åboar och torpare, som ofta höra till ett sågverk, fall inträffa, då försöken att låta sonen efterträda fadern misslyckas, men bland så många kan ju icke förekommas, att äfven rötägg finnas. Orätt är emellertid att döma alla efter undantagen. De flesta åboarna reda sig bra. Många hafva genom arbete, som aldrig tryter, och sparsamhet samlat ett litet kapital utöfver sitt lösörebo, hvilket i dylika fall vanligen är ganska väl försedt. De finnas, som till och med kunna kallas kapitalister, enär de hafva penningar utlånta eller insatta i någon bankinrättning. Efter sådana kan åboarnas ställning i allmänhet dock icke bedömas. Mycket återstår här, liksom på andra ställen, att önska, men med hvarje år, som går, går det emellertid framåt till något bättre.

Åboarna, liksom befolkningen i allmänhet, måste, för att på sina jordbruk kunna taga sig fram, skaffa sig extra förtjänster under vintern genom skogsarbete och under våren genom flottning, hvilka arbeten fortgå under månaderna december—maj, då jordbruket icke gifver dem någon sysselsättning, men väl under årets öfriga sex månader.

Ofta händer det under dessa månader, att arbetarna behöfva förskott på sitt vinterarbete.

Sådana lämnas i regel alltid och företrädesvis åt dem, som innehafva så kallade nyhemman, det vill säga sådana, som endast delvis äro uppodlade och hvilkas afkastning sålunda är ringa. Slår då sädesgrödan fel, som understundom händer, måste de, för erhållande af tillräcklig brödföda, anlita krediten.

För att denna emellertid ej skall missbrukas, måste sparsamhet göra sig gällande. Under de så kallade goda, men för icke så få, olyckliga åren 1872—1874, då förtjänsterna voro stora och kommo allt för lätt, vande sig arbetarna, likasom många andra, vid förut okända behof, som ännu på många håll finnas kvar och hvilkas tillfredsställande efter numera återkomna normala förhållanden möter svårighet. Ovanligt är nämligen icke, att det årliga kaffebehofvet i en åbos eller arbetares hushåll beräknas balvis och att osiktadt rågmjöl betraktas såsom »fodermjöl», njutbart endast af kreaturen. Helt naturligt är, att i sådana hushåll blir ingenting öfver för framtiden, äfven om förtjänsterna äro aldrig så goda, ty med deras ökning stegras också anspråken. I socialt hänseende stå de i allmänhet dock vida högre än Stockholms så kallade grofarbetare, hvilka merendels lefva för dagen och hafva till ordspråk: kropp förtjänar och kropp förtär. Tydligt är, att där självkänsla saknas, där saknas ock sinne för arbetsamhet och sparsamhet.

Bästa lösningen af åbo- och därmed äfven arbetarefrågan i Norrland är den af snart sagdt

alla efterlängtade nya lagen om hemmansklyfning.

I afvaktan därpå hafva därför på en del ställen, i afsikt att höja åboarnas självkänsla och förbättra deras ställning, upprättats kontrakt, som för dem äro mycket fördelaktiga och billiga. Så till exempel betalas 50 till 60 kr. i årligt arrende för en hemmansdel, som föder en häst och fem till sex kor, och å nyhemman lämnas tre till tio frihetsår.

Jag har i handom afskrift af ett sådant kontrakt, som innehåller flere, synnerligast för åbon ganska viktiga och förmånliga bestämmelser:

En sådan har följande lydelse:

»Skulle bolaget sälja hemmanet eller för något särskildt ändamål behöfva den genom detta kontrakt utarrenderade hemmansdelen, eller skulle lag komma till stånd, som berättigar ägare af hemman att skilja inägor från den egentliga skogsmarken, så att inägor med husbehofsskog å ena sidan och skogsmarken å andra sidan kunna få skattläggas hvar för sig, skall detta kontrakt, därest bolaget eller ny ägare sådant påyrkar och uppsägning sker före den 1 maj, upphöra att vara gällande efter uppsägningen första infallande 1 mars.»

Vidare stadgas i samma punkt:

»Skulle bolaget från hemmanet skilja skogsmarken samt sälja inägor med därtill hörande byggnader, äger arrendatorn företräde framför andra till sådant köp.»

Hvar och en, som något känner i Norrland rådande förhållanden, skall lätt inse, att, därest lag om hemmansklyfning, sådan den här ofvan omnämnts, komme till stånd, hela landet däraf

skulle vinna stora fördelar i statsekonomiskt hänseende, hvarjämte flertalet af de nuvarande arrendatorerna blefve själfägande bönder.

En annan punkt i kontraktet har åter lydelsen:

»Uppfyller arrendatorn samtliga här ofvan föreskrifna villkor, gäller detta kontrakt (med den inskränkning, som här ofvan omförmäles) under arrendatorns lifstid, hvarefter hans hustru, eller den eller de af deras barn, som af bolaget befinnas lämpliga, äga rättighet till förnyadt kontrakt på enahanda villkor, som här ofvan bestämts, för så vidt icke hemmanets afkastning genom bolagets tillskyndan och på dess bekostnad genom odlingar, rödjningar, utdikningar eller dylikt så ökats, att en höjning af arrendesumman kan anses skälig.»

Slutligen stadgas i kontraktets sista punkt:

»Skulle arrendatorn, på sätt i föregående punkt säges, blifva från arrendet uppsagd och skild, äger han åtnjuta skälig ersättning efter värdering för de behöfliga nybyggnader och nyodlingar, som han under arrendetiden påkostat hemmanet, under förutsättning att han däraf ej i fulla tjugu år, efter byggnadernas och odlingarnas utförande, sig däraf begagnat, och skall denna ersättning utgå proportionsvis efter den tid arrendatorn begagnat sig af de af honom gjorda påkostningarna.»

Kontrakt, hvari sådana bestämmelser ingå, förråda åtminstone icke något utsugningssystem, hvilket emellertid har framhållits såsom allmänt till finnandes.

*

Här ofvan åsyftade bolag drifver visserligen handel på några ställen i skogsbygden, men alldeles icke vid såg- och lastningsplatser, hvarest aflöning äger rum hvar fjortonde dag. Detta system kan dock icke tillämpas vid skogsutdrifningen, där kreditsystemet måste delvis anlitas. Då räkning där göres, förskotten sammanräknas och arbetsförtjänsten efter skedd virkestumning m. m. uträknas, sker slutlikviden.

De varor, som tillhandahålles, bestå nästan uteslutande af mjöl, fläsk, socker, kaffe och tobak m. m. Prisen äro de samma som utsäljningsprisen i närmaste stapelstad med tillägg af forselkostnaden. En sådan handel medför alltid stora omkostnader, och såsom bevis på att prisen icke äro oskäliga kan anföras, att vinsten icke öfverstiger sex procent på omsättningsbeloppet.

Enär ett trävarubolags uppgift är något helt annat än att idka minuthandel med matvaror, gjordes för några år sedan ett försök att upphöra därmed, då saken öfverlämnades inom ett visst distrikt åt en landthandlande, men med ganska menliga följder för så väl bolaget som köparna. Dessa blefvo nämligen skyldiga icke så obetydliga belopp, dem bolaget måste betala, då handlanden hotade med att på laglig väg, det vill säga genom utmätning af åboarnas ägendom, uttaga sina fordringar. Detta försök misslyckades således helt och hållet, hvarefter bolaget måste själft taga hand om saken.

Så länge åboarna arbeta på jorden, behöfva

många af dem äfven anlita krediten, och på det de icke då måtte falla i händerna på handelsmännen, hvilka ofta nog äro riktiga blodsugare, på samma gång de syssla med lönkrögeri, måste bolagen, på det deras arbetare icke måtte blifva utsugna, tillhandahålla erforderliga matvaror, hvilka i sådant fall betalas med vinterarbete. På sådant sätt kunna, om inga ogynnsamma förhållanden tillstöta, skulderna icke gärna ökas öfver en rimlig gräns, men ådraga de sig en öfver höfvan stor skuld hos handelsmannen, blifva de därför lagsökta, hvarefter följer utmätning, då åbon blir urståndsatt att till bolaget fullgöra sina förbindelser. För att skydda sig och dem från sådana menliga följder och då sådant är ovillkorligen nödigt, upprättas lösöreköp, hvarefter krediten hos landthandlanden är slut. Flera åboar och än flera af de lösa arbetarna äro beklagligen ännu så sköteslösa, att de behöfva ett slags förmynderskap, hvilket naturligen utöfvas vida bättre och hänsynsfullare af husbonden än af en landthandlande, som icke har den ringaste tanke på upprätthållande af deras ekonomi, utan endast ser på den egna vinsten.

Bolagens pris på varorna äro i regel så låga, att handelsmännen i allmänhet icke kunna täfla med dem på annat sätt än genom sämre varor och lämnad kredit med åtföljande högre pris. Uteblifver då, af en eller annan orsak, betalning för utborgade varor, så gör handelsmannen konkurs eller realiserar och söker en annan plats för sin verksamhet. De äro därför bolagens självskrifna

fiender, hvilka icke underlåta att i den mörkaste dager framhålla de förres göranden och låtanden, därför att dessa kunna, om ej helt och hållet omöjliggöra, så åtminstone i väsentlig mån inskränka deras egen verksamhet.

Bland landthandlandena finnas visserligen aktningsvärda undantag, som förstå handel och sköta den samma på ett för arbetarna oskadligt sätt, men de äro få, hvaremot de flesta äro en riktig landsplåga, som företrädesvis har sitt tillhåll i Lappmarkerna och andra aflägset belägna trakter.

Något sug- eller trucksystem finnes numera icke, åtminstone hos de aktningsvärda sågverksbolagen, och dessa utgöra flertalet. Dock har jag hört sägas, att sådant lär finnas vid en och annan mindre såg, hvilkas ägare emellertid merendels äro af samma skrot och korn som landthandlandena, hvilka icke så sällan äro afsigkomna bokhållare och f. d. hemmansägare, hvilka, sedan de misslyckats med ett ordentligt arbete, tro sig på landthandel kunna återvinna en förlorad lycka.

Innevarande år är med sina höga träpris särdeles gynnsamt för Norrlands hufvudnäring. Efterfrågan på arbetskraft är större än under flera föregående år, och alldenstund tillgång och efterfrågan bestämma priset på en vara, och arbetskraften äfven är en vara, så äro till följd däraf dagsverksprisen i allmänhet högre, än hvad de voro, då trävarurörelsen var tryckt. Om tullen på fläsk m. m. talas föga eller intet, därför att den, med stegrade arbetspris, icke kännes tryckande. Svinkreatur,

fordom mycket sällsynta i Norrland, finnas nu litet hvarstädes, sedan genom järnvägarna skånska grisar kunna föras dit till icke ringa antal. Hvarje hushåll söker, så vidt möjligt är, skaffa sig en gris, som, slaktad till julen, då lämnar en bättre kost än den eljes vanliga, och bidrager till att öka glädjen i ett mången gång torftigt hem.

Några slutord.

De hjärtliga ord hvarmed, i landets almanacka, det nya året hälsas och det gångna prisas, uttryckas på de olika språken på följande sätt:

I den svenska:

Gif, o Jesu, fröjd och lycka!

Lof, pris och tack ske dig, o Fader käre!

I den finska:

Anna, o Jesu, riemua ja onnea!

Ylistys, kunnia ja kiitos olkoon sinulle, o Jsä rakas!

Och i den lapska:

Jubmel åbbå Rikeb wapje!

Tunij, o! Jubmel rampo leks!

Med all aktning för hvad det svenska folket gjort, och fortfarande gör, för dem af sina bröder, som ännu icke begagna riksspråket, bör dock tillses att detta småningom må blifva det rådande i Norrland. Därhän kommer man genom järnvägar, landets bebyggande och den storartade järnhandtering, som därstädes kan utvecklas, hvartill

kraft icke saknas i landets ofantliga vattentillgångar.

Ett för Norrland lyckligt år har nyligen gått till ända. Och på goda skäl bör kunna antagas att det nya året skall för Norrland blifva än mera lyckobringande, än det nu förflutna, samt att därunder början kommer att göras till den järnväg, som är afsedd att i världsmarknaden bringa landets ofantliga malmtillgångar. Under det förflutna året har Norrland, liksom hela jorden för öfrigt, förnyat, på samma sätt som under milliontals år förut, ett kretslopp kring den lifgifvande solen. Detta lopp håller icke mindre än 934,092,610 km. i längd, och för att på året kunna medhinna denna ofantliga sträcka har jorden måst framrusa i rymden med en hastighet af 29,620 m. i sekunden.

Rättelser.

Sid.							
Sid.	3	tredje	raden	uppifrån	står	1443	läs 1433
„	97	åttonde	„	„	„	12,250,000	„ 12,560,000